N.º 63/DEZEMBRO 1976/ANO VI

revista da ARMADA

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA DO CNOCA

(Pág. 13)

XXVIII FESTIVAL NÁUTICO DO CNOCA

(Pág. 19)

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
O. Lemos	**Bibliografia**	4
M. Horta	**Notícias Pessoais**	5
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** Miguel Torga *– Um prémio para a vida*	6
M. Horta	**Actividades da ADMA no ano de 1975**	7
Vários	**Voz da Abita**	8
Vários	**Saibam Todos**	10
P. Machado	**Pum**	11
H. Fonseca	**A Divisa da Armada**	12
A. Fonseca	**Subsídios para a História do CNOCA**	13
H. Bonjour	**Menino**	16
M. do Vale	**Conversa entre Marinheiros**	16
A. Fonseca/M. Horta	**Desporto**	19
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	21
G. Brandão	**Filatelia**	22
A. Correia	**Numismática**	23
Vários	**Reportagem**	24
Vários	**Quarto de Folga**	32

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 63/DEZEMBRO 1976/ANO VI

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Macau, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Aspecto do XXVIII Festival Náutico do CNOCA.
(Foto do 1.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

Tiragem 10 000 exemplares.

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

BOAS FESTAS

NATAL... mais um.
Repicam sinos, trocam-se lembranças, reúnem-se famílias, recordam-se os ausentes e os que morreram, fazem-se projectos, acalentam-se esperanças... há risos e alegria, mas, há também saudades e lágrimas.
Para alguns, o Natal é a festa maior, a que comemora um acontecimento que devia ter mudado o sentido à vida; para outros, é apenas uma festa do calendário, como as demais; para os Povos e para as multidões de infelizes que povoam a Terra, o Natal tem sido, e continua a ser, um sonho, o sonho maravilhoso da paz e do amor entre os homens, que tarda tanto a tornar-se realidade!
Vai sendo tempo, mais que tempo, de pôr fim às guerras, à miséria e à fome. Neste mundo há pão que chegue para todos. Assim saibamos reparti-lo.

Nesta quadra festiva, tal como o vem fazendo há já sete anos, a «Revista da Armada» deseja aos seus leitores, em especial aos que pertencem ou estão ligados a esta grande família da Marinha, BOAS FESTAS E FELIZ ANO NOVO.
Que o 1977, que vai entrar na história, nos traga a todos, portugueses, a paz de espírito de que tanto necessitamos para, serenamente, encaminhar o país na senda do progresso e da felicidade.

Com.

Bibliografia

PÓVOA DE VARZIM
A Terra e o Mar
por José de Azevedo

José de Azevedo teve a amabilidade de oferecer à «Revista da Armada» esta sua nova obra dedicada às gentes e costumes da Póvoa de Varzim. Tivemos já ocasião de apresentar o autor aos leitores da nossa Revista aquando da publicação do seu livro HOMENS DO MAR DA PÓVOA. José de Azevedo surge-nos de novo agora, desvendando a alma e os costumes da gente do mar – preservando assim, nas páginas do seu livro, toda a riqueza etnográfica que a inexistência de um museu regional adequado, vai deixando perder irremediavelmente.
Homem que ama a terra onde vive e trabalha, conhecedor (por dever do ofício) da gente do mar, vive e sente os seus problemas e emociona-se na evocação das tradições que lhe imprimem o inconfundível carácter. O pescador é, para José de Azevedo, como um templo ou monumento que procurasse desvendar e conhecer com a alma em sobressalto, anotando os pormenores de carácter e observando-lhe as rugas da face e os estragos do tempo como um homem de arte estuda os pormenores duma arquitectura ou a vetustez de uma ruína. Numa linguagem directa e sem preconceitos literários, diz-nos as coisas como elas são e usa as cores que a realidade mesma lhe põe diante dos olhos. Por isso, aquilo que nos diz e conta tem a força persuasiva da verdade e suscita-nos o desejo de o ler até ao fim, porque o sentimos sincero. O livro é um manancial de referências quer para o etnólogo interessado e estudioso, quer para o leitor que apenas procura conhecer um pouco melhor uma terra que tem o mar por destino e um povo valente, humilde e esforçado para dele viver. Quem ler esta obra, não perderá o seu tempo e sairá enriquecido por ficar a saber alguma coisa mais acerca de um recanto de Portugal. Quando o autor nos fala do Inverno dos pescadores, dessa gesta heróica da sobrevivência dos pescadores de outros tempos, metidos por terra dentro, esmolando ou carregando a lenha que lhes havia de mitigar um pouco o frio, recordei-me dessas imagens que conservei de pequeno – «marinhões» da orla da ria de Aveiro, gorro na mão, junto ao umbral da porta, com um rancho de filhos, implorando, na lenga-lenga das avé-marias, alguma coisinha pelas almas que lá tem.
Encontrava-os ainda, noite fechada (nas madrugadas em que palmilhava o caminho para o colégio) tocando os burros carregados de sacos de redes a abarrotar de pinhas, num trote apressado de quem não vai de consciência tranquila...
O autor conta-nos tudo isto, como se estivéssemos ao bom lume da lareira, recordando a vida:

«A cozinha do poveiro era muito simples e pobre: uma masseira de amassar o pão, o forno, o *lar* (lareira), com o pote de ferro, respectivas trempes e grelhas; no *balaio* (uma tábua larga, fixada no tecto por dois pares de cordas) repousavam, abrigadas dos olhares gulosos dos *moços,* as altas broas de milho. O principal alimento era o peixe. Na sua falta, uma tijela de caldo ferventado, de feijão ou hortaliça, ou uma malga de migas – água de unto com um naco de adubo – era todo o seu *presigo.*

«À mingua de recursos, tal como a formiga, a classe piscatória, como reserva, salgava em Janeiro sardinhas, em cântaros de barro ou em pequenas tinas, e nos meses de Verão, secava raias, cações ou melgas. Era esse o maior tesouro de casa farta ou rica.
«Como para cozinhar era necessário fogo, e como os dinheiros eram parcos, criou-se o hábito de *ir à lenha.* Sempre era um alívio para a débil economia doméstica, atafulhar as casinhas do quintal ou a cozinha, de pequenas achas, de caruma ou de pinhas secas, que os pescadores, em grupo, iam buscar nas horas vagas, pela calada da noite, às bouças dos concelhos vizinhos.»

MISCELÂNEA
LUSO-AFRICANA
Colectânea de estudos coligidos por Marius F. Valkhoff.
(Edição da Junta de Investigações Científica do Ultramar, de 1975)

Trata-se de um trabalho científico sobre a absorção do português por diversaa etnias africanas, desde a permanência de palavras até à modificação da própria língua indígena, criando o crioulo como nova forma de expressão. São sobretudo estudados os crioulos são-tomense, cabo-verdeano e guineense nas suas formas literárias mais válidas e comparadas com as suas traduções portuguesas. A «Revista da Armada» agradece a gentileza da oferta desta magnífica obra.

NOÇÕES DE FOTOGRAFIA
E ESTEREOSCOPIA
(Iniciação técnica)
por David Luiz Pereira.

Eis um livro de inegável interesse para todos aqueles que preten-

dam saber alguma coisa mais de fotografia do que «tirar retratos». Trata-se de um livro técnico, perfeitamente acessível, que aborda questões de Óptica, Fotografia, Estereoscopia, Projectores e Visionadoras. Este livro vem, de certo modo, preencher uma lacuna, pois não se encontram, em língua portuguesa, reunidos num só volume, todos estes assuntos tratados com simplicidade.

A «Revista da Armada» agradece ao autor a amabilidade da oferta e felicita-o pelo mérito da obra.

ELEMENTOS DA FLORA AROMÁTICA.

O Laboratório de Farmacognosia no Estudo dos Óleos Essenciais de Portugal e Angola por Aloísio Fernandes Costa.

(Edição da Junta de Investigação Científica do Ultramar, de 1975).

Trata-se de um trabalho científico que de certa forma vem a coroar a actividade do autor até Março de 1974, exercida no Laboratório de Farmacognosia da Faculdade de Farmácia da Universidade de Coimbra.

A «Revista da Armada» agradece a amabilidade da oferta desta valiosa obra de investigação.

O. Lemos
Cap.-m.-g.

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Cap.-frag. José Jaime Lara Ponces de Carvalho com D. Maria Irene Teixeira Rosa, em 1-10-76.

2.º-ten. FZ RN Silvério Teixeira Rodrigues com D. Suzel Mendes Pereira das Neves, em 25-9-76.

1.º-sarg. TR José Duarte Gonçalves Cardoso com D. Luísa Nascimento Coutinho, em 5-9-76.

2.º-sarg. H Manuel João Rebolo Martins com D. Glória Rita Prates Romão, em 25-9-76.

2382/Cabo L RA Fernando Rebelo com D. Palmira Silva Mariano, em 18-9-76.

2278/Cabo C Inácio de Jesus Duro Aires com D. Josefa Maria Perdigão Cabaço, em 4-9-76.

1189/71/Mar. FZV José Miguel Soares com D. Maria de Fátima da Silva Moutinho em 12-9-76.

3179/71/Mar. M Vicente de Jesus Pasadas Figueira com D. Antónia Mariana Batista Mano, em 4-9-76.

1101/72/Mar. C Alexandre Luís da Silva Neves com D. Ofélia Virgínia Marques da Silva, em 5/9/76.

1775/73/Mar. C Fernando António Lopes da Fonseca com D. Maria da Conceição Carvalho Dias de Barros, em 11-9-76.

2309/73/Mar. FZE Américo Morais de Almeida com D. Maria dos Anjos Santos Fernandes, em 25-9-76.

2573/74/Mar. E José Nascimento Batista com D. Maria Alexandrina Quaresma Marques, em 4-9-76.

2790/2.º-gr. L Salvador Manuel Ferreira Soares Neves com D. Maria de Lurdes Ribeiro Assunção, em 5-9-76.

1089/76/2.º-gr. rec. José Francisco Pinto Graça com D. Maria Inês Magalhães da Silva, em 4-9-76.

PASSAGENS À RESERVA

1.º-sarg. A António José Matos, em 9-976.

1.º-sarg. L Frederico Guilherme, em 14-9-76.

1.º-sarg. L Manuel da Silva Soares, em 23-9-76.

1.º-sarg. MQ Mariano Pereira Ramos, em 23-9-76.

2971/Cabo TFD João Francisco do Nascimento, em 27-9-76.

2564/Cabo CM Luís Boaventura Esperto, em 16-9-76.

APOSENTAÇÕES

D. Maria do Rosário Duarte de Oliveira Borrego, em 31-10-76.

João dos Santos, patrão-de-costa do troço do mar do Q.P.M.M., em 31-10-76.

António Inácio Amorim, cabo-de-mar de 1.ª classe do Q.P.M.M., em 31-10-76.

Vítor Peres dos Santos, cabo-de-mar de 2.ª classe do P.Q.M.M., em 31-10-76.

FALECIMENTOS

É com desgosto que informamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

1.º-ten. SG RF Álvaro Beato, em 8-10-76.

1.º-ten. SG RF António José Lésico, em 22-10-76.

G.-mar. RF Joaquim Moreira Marques, em 28-10-76.

Sarg.-aj. A Augusto de Azevedo, em 16-10-76.

3305/Cabo M Armindo de Jesus Lemos, em 22-10-76.

1474/Cabo M RA José Tomé, em 12-9-76.

802/Mar. CM RA José António Filipe, em 22-9-76.

2417/69/Mar. FZD Rui Manuel Fajardo do Nascimento, em 3-10-76.

1072/74/Mar. FZ António Manuel Zeferino Soares, em 19-10-76.

Manuel José Esteves, maquinista de 2.ª classe do troço mar do Q.P.M.M., em 29-9-76.

Ciências Artes e Letras

MIGUEL TORGA

Um prémio para uma vida

A recente atribuição do Grande Prémio Internacional de Poesia de 1976 a Miguel Torga trouxe ao deslumbramento das luzes da ribalta do aliás obscurecido palco da poesia portuguesa um nome e uma obra de que muito se ouvia falar mas que bem poucos cuidavam de ler. O país tomou conhecimento de que tinha efectivamente um grande escritor e um grande poeta e, triste é dizê-lo, quase foi apanhado de surpresa por essa constatação que, «por vir de fora» não oferecia dúvidas...

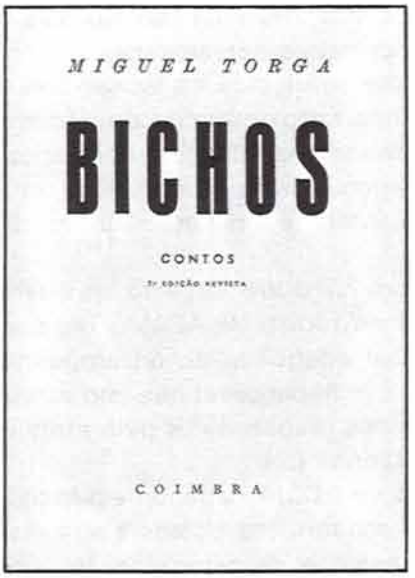
Miguel Torga nasceu há 70 anos algures, num recanto transmontano, a 12 de Agosto e recebeu o nome mais prosaico de Adolfo Correia da Rocha nos registos da freguesia de Saborosa do distrito de Vila Real. Seus pais, trabalhavam a terra, rude e penosamente. Disso se recordará Torga toda a vida, marcada a alma pela dureza e grandiosidade das serranias que foram o cenário da sua meninice. Como aconteceu a outras crianças, que por desdita de nascença viam fechados os horizontes do saber e da cultura (plataforma para um futuro mais promissor), o pequeno Adolfo achou-se subitamente nos corredores e salas do Seminário — recurso extremo para quem aspirava a uma melhoria das condições humanas que herdava ao nascer. Aos 13 anos deixa o Seminário e emigra para o Brasil onde se manterá cinco anos a trabalhar numa fazenda. Regressado a Portugal, já endurecido o carácter pelos encontrões da vida, faz em três anos, mercê de sacrifícios inauditos da sua parte e dos familiares, o curso dos liceus, ingressando na Faculdade de Medicina em Coimbra. Ali se formou e ali se radicou como médico otorrinolaringologista. Quem o não soubesse, jamais acreditaria que por detrás dessa tabuleta anónima de consultório se escondia um poeta singularíssimo e um escritor titânico, cheio dessa força prometeica capaz de despedaçar os grilhões da pobre condição humana e gritar aos quatro ventos as imprecações e protestos de um querer ser outra coisa diversa da fatal condenação a um nascer, viver e morrer, da exploração sanguinária e desumana, da miséria e da mentira e capaz também de profunda meditação na escuta desse eco da queixa universal, gemido profundíssimo de uma humanidade que procura na noite a luz que a redima.

A obra de Torga é vastíssima e compreende mais de 50 volumes. Iniciada em 1928 com a publicação do seu primeiro livro, foi-se firmando ano a ano, indiferente a críticas e a perseguições da censura e da polícia política.

Em 1936 afirma-se como grande poeta nessa bela obra que é «O outro livro de Job», cheia de interrogações e de lutas interiores, umas e outras não resolvidas, deixando na alma a revolta e a amargura.

Seria no entanto nos contos e nessa pretensa autobiografia que é «A criação do Mundo» que iríamos encontrar o Torga mais autenticamente poeta — tanto mais quanto a efabulação se reporta às recordações de uma infância vivida na rude ambiência transmontana ou de uma adolescência difícil nos sertões do Brasil.

O «Diário», não sendo de forma alguma um repositório de confissões — coisa com que o orgulho de Torga jamais se compadeceria — permitia-lhe, no entanto, revelações autobiográficas essenciais à compreensão da sua natureza humana e do seu carácter, sempre



ligados às coisas da terra como se ela fora a Terra-mãe e onde descobrimos — emocionados — um sentimento de ternura (que a agressividade de certas atitudes faria supôr improvável) que o liga à aldeia natal, aos seus humildes progenitores que ampara e acarinha na lenta caminhada para o túmulo.

O estilo de Torga é descarnado mas límpido, despido de adornos e revelando a essência das coisas, como se reduzíssemos uma sinfonia à dimensão orquestral de um quarteto e ela resultasse, por esse facto, mais transparente e mais autêntica.

«Os bichos» é talvez a obra mais conhecida de Torga. Traduzida em várias línguas, reúne um conjunto de contos onde é notória a identificação do poeta com as gentes simples que amanham as terras sáfaras das comunidades agrárias isoladas pelas serras e a simpatia para com os próprios animais a quem procura conferir a humana capacidade de sentir como se lhes emprestasse o seu próprio eu.

Ler Miguel Torga é participar da vida e ser espectador desse drama que tem por palco o mundo inteiro e por actores a humanidade.

O. Lemos
Cap.-m-g.

Actividades da ADMA no ano de 1975

A ADMA (Assistência na Doença aos Militares da Armada), criada pela portaria n.º 67/75, de 4 de Fevereiro, acaba de tornar público o seu Relatório de 1975.

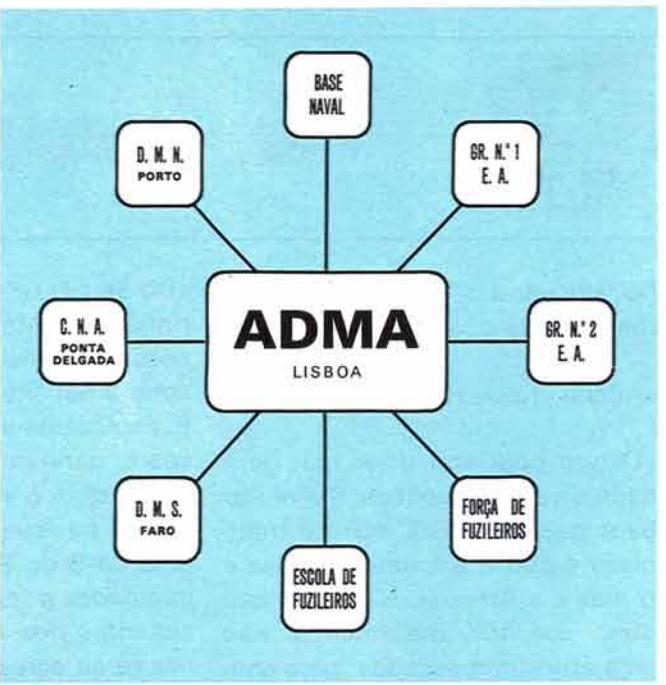
Para se dar a conhecer resumidamente o que era, antes da ADMA, e o que é agora através dela a assistência na doença aos militares e militarizados da Armada vamos transcrever desse Relatório o seguinte:

«(...)Até então os militares da Armada e os seus familiares somente podiam ser assistidos no Hospital da Marinha. Para aqueles que viviam na província não existia qualquer espécie de assistência na doença. A solução deste problema traria grandes benefícios ao pessoal na Reserva e na Reforma ali residentes, pois os seus recursos económicos mal chegam para a sobrevivência, quanto mais para fazer face à onerosa assistência médico-sanitária imposta pela avançada idade.

«Antes de existir a ADMA, os militares e os seus familiares constituiam o único grupo social completamente desprovido de assistência na província, já que a ADSE assiste, em todo o país, o funcionalismo público, o mesmo acontecendo com a actividade empresarial privada, através dos organismos da Previdência.

«Mas a ADMA não se limita a resolver exclusivamente o problema do pessoal que na província não tem assistência. Ela resolve igualmente o problema do pessoal residente em Lisboa e nos arredores para o qual o Hospital da Marinha, obviamente, não tem capacidade de resposta».

Do Relatório respingamos mais estes elementos:



– Até 31 de Dezembro de 1975 encontravam-se inscritos na ADMA 8006 militares, 7559 cônjuges, 8560 descendentes, 1946 ascendentes e 753 viúvas; no que respeita a pessoal não militar, 435 militarizados, 421 cônjuges, 446 descendentes e 144 ascendentes. Total: 28 720 pessoas.

– Nos seus primeiros oito meses de funcionamento (Fev. a Dez.), a ADMA dispendeu cerca de 15 mil contos em assistência:

Comparticipação em medicamentos adquiridos pelos beneficiários 4081 contos; assistência em hospitais e na Casa de Saúde da Marinha 1618 contos;

assistência prestada no estrangeiro 565 contos; comparticipações pagas directamente a beneficiários 6524 contos nos serviços centrais da ADMA e 1438 contos nos órgãos auxiliares (Base Naval de Lisboa, Grupos n.°s 1 e 2 de Escolas da Armada, Força e Escola de Fuzileiros, Departamentos Marítimos do Norte e do Sul e Comando Naval dos Açores).

– No decorrer do ano foram introduzidas algumas alterações no esquema assistencial. Referem-se as mais significativas: Adoptou-se, para a província, a comparticipação de 200$00 por consulta médica, que vigorava apenas para Lisboa e Porto; passou de 50 para 75% a comparticipação concedida na aquisição de medicamentos nas farmácias civis de Oeiras, Loures, Almada e Vila Nova de Gaia, o que permitiu aos beneficiários residentes nos grandes centros populacionais de Lisboa e do Porto aviarem as receitas médicas em condições mais vantajosas. Foi também considerado o concelho de Almada devido ao elevado número de beneficiários nele residentes.

Quanto a considerações gerais, o Relatório diz:

«Com a admissão quase explosiva de 28 000 beneficiários em oito meses e a simultânea utilização das 2000 farmácias e dos 200 hospitais do país é fácil imaginar as dificuldades apresentadas à montagem e à evolução dos serviços. Esta face só terá o seu termo quando nos aproximarmos do *plafond* de inscrição, que rondará os 40 000 beneficiários. As estruturas que agora foram criadas têm uma importância fundamental na eficiência futura da ADMA.

«Além das estruturas há outro aspecto que tem enorme importância no futuro da ADMA. Trata-se da escolha de pessoal adequado ao desempenho das funções sociais. É indispensável que isto esteja presente no espírito dos responsáveis pela atribuição do pessoal na Marinha (...).

«A finalizar, o futuro da ADMA depende essencialmente dos recursos económicos postos à sua disposição e do entusiasmo e da determinação com que o seu pessoal desempenhar as tarefas que lhe estão confiadas e, ainda, da compreensão e do apoio dos escalões superiores por forma a poder-se dar realidade às iniciativas e propostas apresentadas pela ADMA».

M. Hosta
Sarg.-aj. L

Voz da Abita

Do «Pezinhos», cabo M, recebemos a carta que transcrevemos:

«Alfeite, Novembro de 1976.

«O que hoje vou dizer, não tem nada a ver com política. Sei muito bem que a Revista não se mete nisso e que a sua única política é o mar e a Armada. Não quer isto dizer que nós, marinheiros, não estejamos interessados; pelo contrário, temos todo o direito, e até o dever de, como cidadãos que também somos, participar nela. O que vou dizer, e não entro a fundo no assunto porque não quero, foi-me sugerido por um artigo publicado no *Diário de Notícias* de 7 de Outubro passado, com o título: *Dois barcos para a Alemanha Federal darão 1,7 milhões de contos de prejuízo, afirmam trabalhadores da construção naval.*

«Diz-se nesse artigo que um marinheiro da Marinha Mercante (da nossa, note-se bem...) ganha 20 contos por mês e um capitão 50. E acrescenta-se que, em alguns casos, ganham ainda mais.

«Bem dizia o senhor Primeiro Ministro na sua comunicação ao país de 9 de Setembro: *Há desigualdades gritantes entre os vencimentos dos funcionários públicos* (e eu acrescento os militares) *e os das empresas privadas e estatizadas.* Cá está, um marinheiro da Marinha Mercante ganha tanto como um almirante da Marinha de Guerra. E isto passa-se entre duas profissões afins; tão afins que ambas se exercem no mesmo meio – o mar – e utilizando a mesma ferramente – os navios.

«É o almirante que ganha pouco? É o marinheiro que ganha muito? Não sei, mas faço esta pergunta: Haverá algum país do mundo onde aconteça uma coisa destas?

«Quase nem valia a pena acrescentar mais exemplos mas... Há dias encontrei um camarada, que passou à Reserva em sargento-ajudante e veio fazer um ano de serviço para actualizar a pensão que era de três contos e picos e passou para onze. Contou-me que tem um sobrinho, com a terceira classe da instrução primária, condutor de locomotivas de caminho de ferro que, com horas extraordinárias que faz, chega a tirar 20 contos por mês. Em compensação, uma filha de outro camarada, conhecido de ambos, formada em românicas e professora do ensino secundário há 10 anos, ganha 9.

«Mas há mais. O senhor dr. X, que faz o favor de ser meu amigo, é professor do ensino técnico há mais de trinta anos, tem uma brilhante folha de serviços, tendo

sido director de várias escolas, e no fim do mês recebe 12 contos e tal enquanto um seu antigo aluno, desenhador numa grande empresa, recebe 30. E, diz, raros são os seus ex-alunos já empregados que não ganham mais que ele. Em face do exposto pergunto: Vale a pena queimar as pestanas e gastar um dinheirão para tirar um curso? Ainda mais. Uma escriturária-dactilógrafa na função pública (sei-o pela minha amiga da Repartição de quem já tenho falado) ganha 5 contos e quinhentos enquanto as suas iguais das empresas públicas e estatizadas ganham 9 e 10.

«E já agora, e para terminar... Há contínuos a ganhar mais que professores do ensino secundário; operários a ganhar mais que engenheiros; mulheres a dias a ganhar mais que os oficiais da função pública, etc., etc., etc. Nem pergunto mais nada. Se calhar até está certo e eu próprio é que estou errado...»

Do nosso assinante José Manuel Ferreira da Silva, ex-1.º gr. L n.º 13/73, recebemos uma carta de que transcrevemos:

«A-dos-Ferreiros, 18 de Outubro de 1976.

«Antes de mais começo por saudar todo o pessoal que trabalha e contribui para que nossa Revista não morra e se torne cada vez maior.

«Quero agradecer e acusar a recepção da carta de 14 de do corrente, à qual passo a responder com toda a alegria.

«Enviei em vale de correio a quantia de 50$00 para que continuem a enviar-me a Revista que tanto amo. Sim, a *Revista da Armada* para mim não pode deixar de existir; a partir do dia 10 de cada mês estou sempre à espera do exemplar correspondente. Chego a casa, depois do meu emprego, e pergunto: Já chegou a *Revista da Armada?* Pois, senhor Director, não se esqueça de continuar a considerar-me assinante da nossa querida Revista.

«Desculpe de ser tão maçador, mas sinto-me bem quando falo da Marinha de Guerra.

«Ao receber a última Revista fiquei encantado com a capa; gostei imenso de recordar o navio-escola «Sagres», não que tivesse lá estado a prestar serviço, mas desloquei-me muitas vezes do Ministério à Base para visitar um *Filho da Escola* que se encontrava a bordo da mesma. Enfim, gosto da Marinha. Queria aproveitar para dar os parabéns ao sargento CM Ramiro Magalhães pela foto maravilhosa da capa desta última Revista (n.º 61). Aproveito também para felicitar o *Pezinhos,* que o considero como melhor animador da Revista. (...)».

O nosso assinante Mário Cândido Rebelo, ex-grumete fog. mot. n.º 8695, do alistamento de 27-11-1953, numa carta que nos escreveu manifesta o interesse de ter correspondência com os seus ex-camaradas, quer no Activo ou na Reserva, aos quais dirige cordiais saudações, «para que os laços de amizade não se percam para sempre» e com o desejo de organizar uma reunião de «confraternização, como acontece com os outros alistamentos da nossa Briosa».

A correspondência deverá ser enviada para:

Mário Cândido Rebelo
Técnico Aux. de Medicina Legal
Porto.

Do nosso leitor José Anselmo Trabuco, de Évora, recebemos a carta que a seguir transcrevemos:

«Évora, 1 de Outubro de 1976.

«Quis V. Ex.ª ter a amabilidade de me atender, pelo telefone, na minha pretensão de colaborar na *Revista da Armada,* habitualmente portadora de tantos motivos de interesse dos seus leitores, com algumas *produções damísticas* que, ao longo dos anos, *aconteceram* nos meus *Quartos de Folga.* Aqui expresso os meus agradecimentos.

«A *questão sentimental* que me levou a escolher a *Revista da Armada* teve a sua origem no facto de eu saber que os marinheiros, como aliás todos os militares, apreciam o jogo das *damas;* e, mais do que isso, porque o que fez de mim um leitor habitual da *Revista da Armada* foram as fotografias nela publicadas, do meu *rapaz* (Silva Trabuco), na altura aluno da Escola Naval e aquando dos campeonatos de natação das Forças Armadas».

N. R. – Agradecidos pelas referências à «Revista da Armada» e pelas preferências que lhe dá para publicação das suas «produções damísticas».

Do nosso assinante João António Gomes Vieira, de Santa Cruz das Flores, Açores, recebemos uma carta de que transcrevemos:

«(...) Aproveito a oportunidade para expressar o meu verdadeiro apreço por essa tão interessante *Revista da Armada*. E porque não o havia de ser se Portugal foi o berço de uma raça que possuiu o maior império marítimo de todos os tempos?

«Essa grande *raça* que levou o nome de Portugal através de todos os mares a todos os cantos da Terra, esses *homens de ferro,* tripulando naus de madeira, ainda estão vivos, na *guarnição* da *Revista da Armada.*

«Nos últimos números da Revista tenho notado a falta daqueles singulares poemas, que sabem a sal e cheiram a sargaço. Será que a sua autora tenha *desembarcado?* Desnecessário seria dizer que me refiro à grande poetisa Helena Bonjour. (...) Até hoje, ninguém como ela soube expressar a linguagem do mar com tanta comunicabilidade.

«Aqui, da mais *Ocidental praia Lusitana,* envio as minhas vivas saudações a todos quantos *tripulam* a *Revista da Armada,* na sua infindável rota de um PORTUGAL MARINHEIRO.»

De Samuel António Cardoso Cerineu, ex-mar. FZE C n.º 2890/69, de Castro Daire, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Dirijo-me a V. Ex.ª para que, se possível, me fosse permitido dizer adeus à Armada e assinar a *nossa Revista,* pois assim sei que nunca estarei longe da Marinha.

«Camaradas, ainda é curto o espaço em que larguei o alcaxa e despi o camuflado para ser civil, mas já tenho saudades.

«Aproveito esta carta para me despedir de todos vós. Um forte e fraternal abraço.

«Bem haja, sr. Director. Longa vida para a *Revista da Armada,* são os votos de alguém; pois se ela acabar não tem, nem há, nada que a substitua».

DONATIVO PARA A ASSOCIAÇÃO DOS DEFICIENTES DAS FORÇAS ARMADAS

Proveniente de uma colecta aberta entre as praças da fragata «Comandante Sacadura Cabral», da guarnição que fez a última comissão em Angola, foi entregue à Associação dos Deficientes das Forças Armadas, em 19 de Outubro passado, a importância de 34 mil escudos.

N.R. – Sabemos que há antigas praças da Armada, deficientes físicos que, por não terem sido acidentados em serviço, não recebem qualquer pensão; outros recebem pensões pequenas. Embora entendendo que foi muito bem destinado o donativo feito, atrevemo-nos a sugerir que, em casos semelhantes, sejam também contemplados esses ex-camaradas.

AGRADECIMENTO A UM SARGENTO E A UM CABO FUZILEIRO

Abílio Augusto Lourenço, fiscal controlador de tráfego da CARRIS, residente no Feijó, enviou-nos uma carta em que manifesta, através da Revista, o seu «profundo agradecimento» ao 1.º-sarg. FZ Paulino Nascimento Fernandes e ao cabo FZE Domingos do Nascimento Mendes, pelo facto de, quando submetido a uma operação cirúrgica no Hospital de Santa Marta, lhes terem «ofecerido gratuitamente» o sangue de que teve necessidade.

Saibam Todos

Que as comparticipações a conceder aos beneficiários da ADMA sobre documentos de despesa respeitantes a tratamentos efectuados no estrangeiro só serão de considerar, caso estejam reunidas as seguintes condições:

— Os beneficiários tenham solicitado previamente autorização à ADMA para se deslocarem ao estrangeiro para efeito de tratamento, mediante apresentação de declaração médica;

— Na declaração médica deverá constar que a deslocação se justifica por falta de meios de tratamento no país ou por se terem esgotado os existentes.

Que a Delegação n.º 2 da Farmácia do Hospital da Marinha (Supermercado do Alfeite) reabriu no dia 25 de Outubro, com o seguinte horário:

— 2.ª a 6.ª feira: Das 09.00 às 19.30 horas.

— Sábados: Das 09.00 às 13.00 horas.

Que as receitas passadas na margem Sul deverão ser aviadas nesta Delegação.

Que a Delegação encerrará, para o balanço, na última 6.ª feira de cada mês.

Que o pagamento de comparticipações sobre despesas efectuadas com tratamentos termais de beneficiários da ADMA (Assistência na Doença a Militares da Armada), só será liquidado após autorização prévia solicitada pelos interessados à 5.ª Repartição da D.S.P. (Bem-Estar) com base em proposta médica onde conste:

a) Natureza da doença que justifica a necessidade do tratamento termal;

b) Número de dias necessários para o tratamento.

Que na proposta, como generalidade das prescrições médicas, deverá ainda constar:

a) Nome e número do beneficiário;

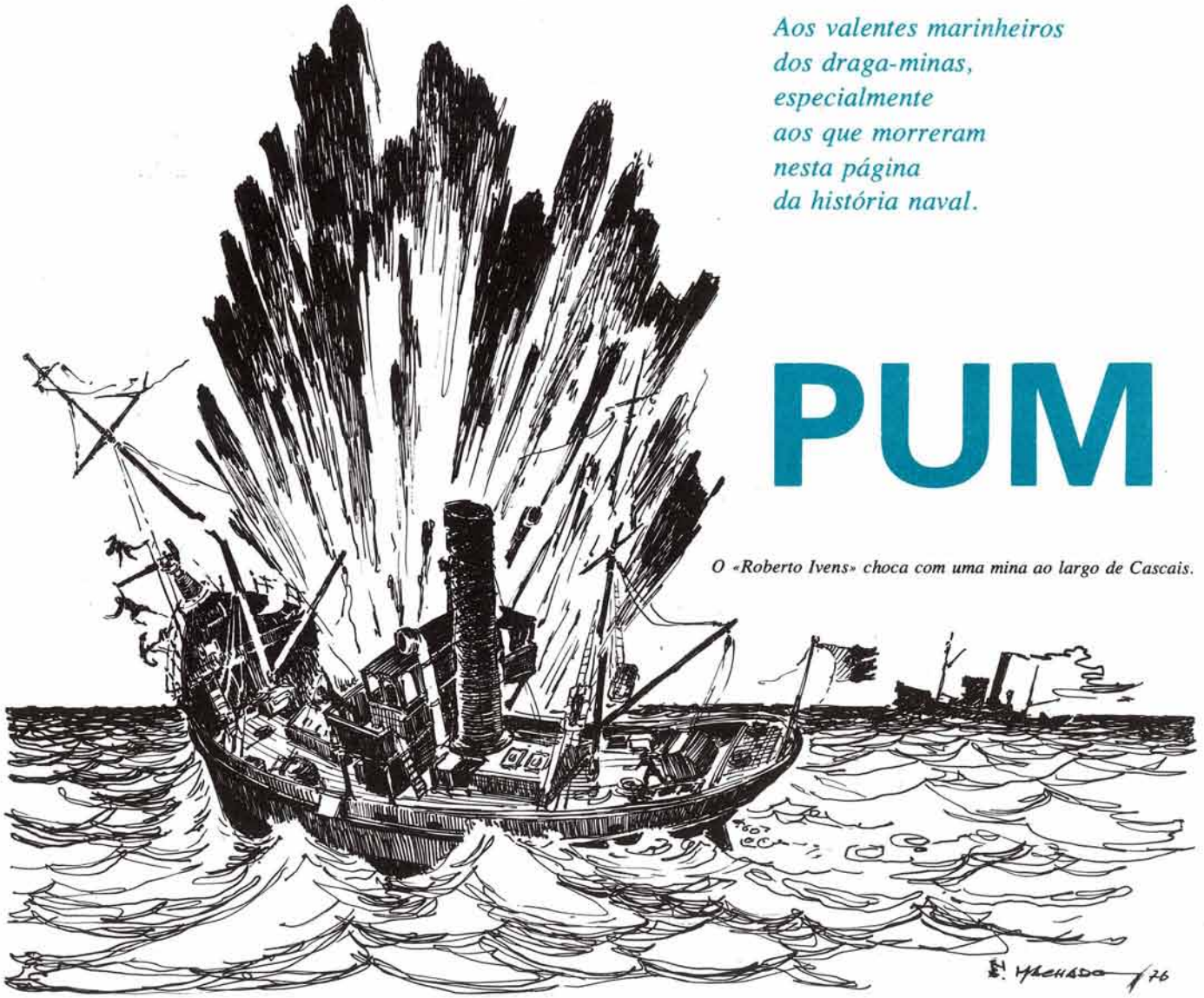
b) Assinatura do médico que subscreva a proposta;

c) Nome e morada legível do médico.

Que no caso de prescrições passadas pelos serviços de saúde militares, as mesmas deverão ser autenticadas com o selo branco ou carimbo da unidade.

Aos valentes marinheiros
dos draga-minas,
especialmente
aos que morreram
nesta página
da história naval.

PUM



O «Roberto Ivens» choca com uma mina ao largo de Cascais.

A manhã, azul de Agosto, espumava-se lentamente, paralizando as águas, esbofeteando os céus, escarniçando os homens.

Numa pequena mesa, rodeada de ferro, num balanço suave e sonolento, oficiais da Marinha beberricavam o último «cognac» repousante de um almoço renovador, preparando-se para o trabalho e para o amor. Navegar, com bom tempo, na nossa brava costa, tem o mesmo sabor que levantar docemente a saia duma rapariga bem disposta.

Era meio-dia de 26 de Julho de 1917.

Havia guerra, havia mar e havia medo.

O caça-minas «Roberto Ivens» descansava, prenhe de orgulho, na baía de Cascais, preparando-se para reiniciar um vigoroso trabalho de rocega. Ao tempo «caçar» minas era o mesmo que as rocegar, visto que se assemelhava a uma espécie de caça aos patos.

As endiabradas minas de fundo, de efeitos combinados, ainda jaziam nos cérebros dos sábios, e as magnéticas tinham acabado de vir à luz.

O almoço terminou e, nervosos, os valentes marinheiros, encalorados mas alegres, atiraram-se à faina.

As vozes foram dadas. As caldeiras sopraram, os apitos soaram.

Ao longe o rebocador «Bérrio», de 400 toneladas, cruzava o mar a caminho do Espichel.

O comandante, primeiro-tenente Raul Alexandre Cascais, de cigarrinho ao canto da boca a levantar, ligeiro, um farto bigode, franzia o olhar e namorava brejeiro o «seu» canal, brevemente limpo.

Devagar, muito devagar, avançou o feio navio rompendo as águas, num ronronar passivo e arrependido.

O «ponto» era feito com uma constância enervante e Cascais já estava a 12 milhas para Norte. O trabalho, a «clearance», a missão, ia andando. Faltava pouco para o fim, para casa, para a cama.

Às 13 horas, às 13 horas quase em ponto, o destino jogou e... foi PUM.

Uma súbita explosão, um ribombar caótico, um «splash» de fumo, fogo e cheiro, atroou os ares e os mares, e o «Ivens», como um fruto maduro, inchou, gritou, partiu-se em dois, e num murmúrio rouco de minuto desapareceu nos abismos. O «Bérrio», de longe, viu tudo.

Manuel Pinto Machado
1.º-ten.

A DIVISA DA ARMADA

Foi o ministro da Marinha Mendes Leal que em 1863 escolheu para divisa da Armada a frase «A Pátria honrai que a Pátria vos contempla». Esta divisa, por portaria de 20 de Março daquele ano, foi mandada afixar, em letras de metal, no vau do tombadilho dos navios de guerra ou, não havendo tombadilho, no ponto mais visível da tolda, com a finalidade de estimular o brio patriótico e os nobres sentimentos do pessoal da Armada.

A propósito, diremos que as divisas começaram a ser usadas na Idade Média e destinavam-se à identificação dos combatentes que utilizavam então armaduras que lhes cobriam inteiramente o corpo e a cabeça. A divisa era inicialmente uma insígnia ou sinal distintivo que figurava nas bandeiras e nos escudos dos combatentes, permitindo assim a identificação das forças em luta. Esta insígnia podia ser a figura de um animal, de uma planta ou de qualquer outro objecto, e constituía o distintivo de cada chefe. Podia ser completada com uma inscrição curta que exprimia de modo alegórico e breve um conceito ou sentença que era tomada como desejo, intenção ou norma a seguir. Mais tarde, as divisas passaram a ser gravadas nos brasões de armas. As frases ou legendas foram depois também adoptadas pelos estados, ordens religiosas e corporações. Apontamos a seguir algumas divisas mais conhecidas:

Bélgica – «L'union fait la force» («A união faz a força»).

Holanda – «Je maintiendrai» («Eu manterei»).

D. João II – «In hoc signo vinces» («Com este sinal – o da cruz – vencerás»).

Ordem da Legião de Honra – «Honneur et Patrie» («Honra e Pátria»).

Ordem da Jarreteira – «Honni soit qui mal y pense» («Desonrado seja quem pensar mal disto»).

É bastante curiosa a história desta última divisa. Diz-se que o rei Eduardo III de Inglaterra, quando num baile dançava com a condessa de Salisbúria, esta deixou cair uma liga ou jarreteira, o que motivou o riso dos cortesãos. O rei teria então dito: – «Honni soit qui mal e pense» (Desonrado seja quem pensar mal disto) e resolveu criar então a Ordem da Jarreteira. Esta Ordem conta apenas 26 membros e tem por chefe a rainha de Inglaterra. Os condecorados usam um distintivo na perna esquerda.

De registar também que, em 1894, ano do centenário do nascimento do infante D. Henrique, se pensou alterar a divisa da Armada estabelecida por Mendes Leal, propondo-se nessa altura em sua substituição a própria divisa do infante – «Talent de bien faire». Uma portaria de 5 de Julho de 1894 mandou pôr em vigor esta última divisa, a qual deveria ser inscrita em todos os navios da Armada em lugar de honra e bem visível da tolda, e também figurar nos brasões, emblemas, monogramas e timbres da Marinha de Guerra. Contudo, esta portaria não chegou a ter execução, continuando em vigor até à actualidade a divisa «A Pátria honrai que a Pátria vos contempla» que figura por isso nos navios da Armada.

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap.-m.-g.

Subsídios para a História do C.N.O.C.A.

O CLUBE DOS ASPIRANTES DE MARINHA

O interesse pelos desportos náuticos, designadamente o remo e a vela, era bastante grande nos últimos decénios do século passado. Após as primeiras regatas entre embarcações à vela, canoas na sua maioria, disputadas na baía de Cascais em 1852, sob o impulso de inúmeros entusiastas, entre os quais se destacaram D. Luiz e D. Carlos, os desportos náuticos de então ganharam posição de relevo. E foi neste contexto que os aspirantes alunos da Escola Naval fundaram em 7 de Junho de 1888 o CLUBE DOS ASPIRANTES DE MARINHA.

A primeira assembleia geral do Clube realizou-se numa das salas do edifício da Câmara Municipal de Lisboa, cedida para o efeito, tendo sido eleitos os primeiros corpos gerentes de que fazia parte, na presidência da Direcção o então primeiro-tenente Guilherme Ivens Ferraz.

As instalações iniciais, de natureza precária, limitaram-se durante bastante tempo ao «telheiro das galeotas», junto da pequena ponte de atracação existente então na margem do Tejo, nas imediações do extremo da ala Oeste do edifício do Ministério da Marinha. Posteriormente o Clube instalou-se sucessivamente no terraço do Observatório de Marinha em dependências existentes a Oeste de um dique que então havia naquela zona.

Refere-se, a propósito, que a actual Avenida da Ribeira das Naus foi construída cerca de 1940, alterando profundamente o aspecto da margem do Tejo junto do edifício do Ministério da Marinha.

AS PRIMEIRAS EMBARCAÇÕES

As primeiras embarcações do Clube destinavam-se à prática do remo e foram as guigas «Atempt» e «Sereia», compradas em segunda mão e rebaptizadas «Aldebaran» e «Átila». A «Aldebaran», no entanto, encontrava-se em mau estado tendo sido necessário efectuar reparações que orçaram em 90 000 réis, quantia esta angariada por subscrição entre os sócios.

Sucessivamente, até 1891, foram adquiridos um pequeno bote a remos podendo armar uma pequena vela bastarda — o «Choco» —, uma pequena chalupa — a «Bébé» —, uma baleeira de quatro remos cedida pela Armada e uma canoa — a «canoa das fitas» — de formas muito finas e com duas listas junto à falca, uma azul, outra dourada. Posteriormente foi a frota do Clube aumentada com mais uma canoa — a «Orion» —, oferecida pelo rei D. Carlos, um «outrigger» — o «Altair» — embarcação de remos para iniciados e ainda um pequeno catraio armado com vela de espicha.

Em 1894 foi oferecida ao clube por dois sócios, os então segundos-tenentes Vieira da Fonseca e Afonso Cerqueira, uma guiga trazida do Brasil a bordo da corveta «Mindelo».

Em 1903 foi importada uma guiga, não tendo sido pagos os respectivos direitos de importação no valor de 40 520 réis,

O Arsenal da Marinha visto do lado do rio. A seta indica o local onde se situava o posto náutico do C.N.O.A.A.

devido ao facto de o Clube não ter essa quantia disponível. Este débito entrou no esquecimento até que, em Janeiro de 1928, foi o Clube obrigado a pagar os citados direitos de importação acrescidos de juros de mora, selos e custas do processo, num total de cerca de mil e cem escudos.

AS PRIMEIRAS REGATAS

Nos primeiros tempos era grande o entusiasmo pelo Clube e pelas actividades náuticas não havendo quaisquer dificuldades na constituição de equipas, quer de remo quer de vela. A primeira regata em que participaram embarcações do Clube dos Aspirantes de Marinha realizou-se em Paço d'Arcos, no Verão de 1889. Participaram, representando a agremiação, uma guiga e duas canoas, tendo a regata de remo sido vencida pela tripulação da guiga, constituída pelos então segundos-tenentes António Vale (leme) e aspirantes Vieira da Fonseca, Fontoura da Costa, Luiz Estrela e Quirino da Fonseca. Esta mesma tripulação, nesse Verão, disputou diversas outras regatas em Cascais.

A chalupa «Bébé» tomou parte, nesse ano, numa regata de vela, em Cascais, tripulada pelos então aspirantes Gago Coutinho e Afonso Cerqueira. No entanto, foi arrastada para o largo, devido à falta de vento, tendo sido necessário enviar um vapor do Arsenal que a recolheu ao largo da barra Sul.

Na época de 1892 a equipa de remo do Clube averbou novos triunfos: uma tripulação constituída pelos então aspirantes Quirino da Fonseca (leme), Oliveira Muzanty, António Caetano, Ribeiro da Fonseca e Pereira dos Santos, tomou parte em diversas regatas obtendo várias vitórias.

CRUZEIROS NO RIO TEJO

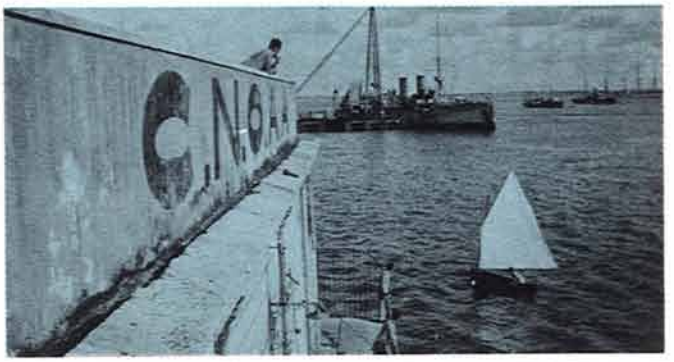
A «exploração» da barra hidrográfica do rio Tejo, a visita às suas povoações ribeirinhas, tem antigas tradições na vida do Clube, aproveitando-se normalmente o período das férias da Páscoa para a realização destes cruzeiros.

Assim, na Páscoa de 1891, uma tripulação constituída pelos então aspirantes Afonso Cerqueira (leme), Leone, Parry, Eduardo dos Santos e Fialho, subiu o rio, à força de braços, na canoa «Orion», atingindo Santarém.

Em 1930 realizou-se igual viagem a Santarém, na mesma embarcação, sendo a tripulação então formadas pelos aspirantes Trindade dos Santos, Bernardino Nogueira, Teixeira da Silva, Freitas Ribeiro, Moura Brás e Ferrer Caeiro. Esta tripulação e a que algumas dezenas de anos antes havia feito o mesmo trajecto reuniram-se em amistosa confraternização.

Repetiram-se estas viagens em 1934 e 1935. Na viagem efectuada no primeiro destes anos tomaram parte os então aspirantes Camões Godinho, Manuel Crespo, Santos e Silva, Vieira Coelho, Rodrigo Silveirinha e Sales Grade, tendo ultrapassado Santarém e atingido Abrantes. A tripulação que efectuou a viagem no ano de 1935 era constituída pelos então aspirantes Oliveira Neves, Cruz Filipe, Rodrigues Pinto, Lopes Marques, Rodrigues Alho e João Crespo.

Também neste período, em data que não conseguimos apurar, os então aspirantes Rodrigo Silveirinha e Teixeira da Silva, tripulando um catraio subiram o rio tendo atingido a Chamusca.



O C.N.O.A.A. visto do terraço da messe de oficiais. Ao fundo a célebre cábrea do Arsenal e o cruzador «Adamastor» atracado.

TENTATIVAS DE DISSOLUÇÃO E DE FUSÃO

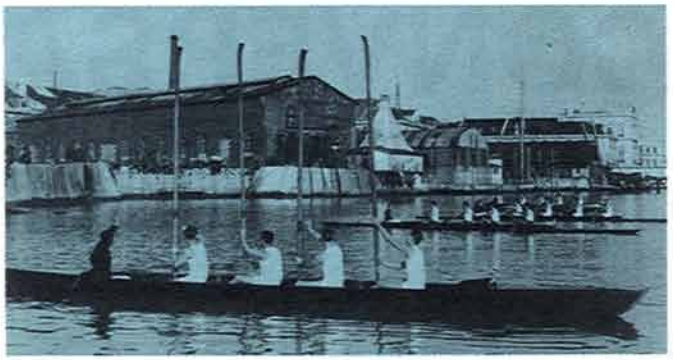
Embora o Clube tivesse suscitado grande entusiasmo nos aspirantes e nos oficiais jovens, nos anos subsequentes à sua fundação, houve também quem não visse o seu aparecimento com bons olhos, ou, pelo menos, não o apoiasse. Segundo o testemunho do almirante Afonso Cerqueira muitos dos oficiais então instrutores da Escola Naval não só não acarinhavam o Clube como mesmo lhe votavam certa hostilidade. Talvez por esta razão uma carta de Lei de 5 de Junho de 1903 incluía no seu artigo 70.º os seguintes insólitos dizeres: «Logo que esteja estabelecido o internato na Escola Naval é dissolvido o Clube dos Aspirantes de Marinha». E assim, pela portaria n.º 4023, de 15 de Maio de 1924 («Diário do Governo» n.º 107/1.ª série), foi o Clube dos Aspirantes de Marinha dissolvido.

Mas, a maioria dos sócios não se conformou com esta decisão, mantendo-se viva a ideia da necessidade de um clube que proporcionasse a prática de desportos náuticos. No entanto existiam duas correntes de opinião: a existência de uma agremiação náutica autónoma, ou a incorporação no Clube Militar Naval. Este assunto foi debatido em assembleias gerais de ambos os clubes, nomeadamente a 22 de Julho de 1927, no C.M.N. No decorrer desta assembleia geral foi nomeada uma comissão composta pelos então capitão-de-fragata Afonso Cerqueira e primeiros-tenentes Pedro Petters e João de Figueiredo para o estudo do problema e apresentação de um parecer.

Em fins de 1927, em assembleia geral do C.M.N. foi resolvido, de acordo com o parecer da comissão, que os dois clubes continuassem separados e com a nova denominação de Clube Náutico dos Oficiais e Aspirantes da Armada.

A maioria dos antigos sócios do Clube dos Aspirantes de Marinha transitou para o C.N.O.A.A. ficando dispensada do pagamento de jóia de 20$00 e sujeita, desde fins de 1926, a uma quota mensal de 5$00.

Em Março de 1931 foram aprovados os estatutos do Clube, no decorrer de três assembleias gerais extraordinárias.



A frota do remo do C.N.O.A.A. em frente da porta-batel do Arsenal. Vêem-se também as oficinas e o forno da fundição daquele estabelecimento fabril da Armada.

DA MARGEM NORTE PARA O ALFEITE

O Clube tem vivido sempre perto da Escola Naval, sendo os alunos desta quem tradicionalmente mais uso dá às embarcações e instalações. Daí, que devido à mudança da Escola Naval, cerca de 1937, do edifício do Ministério da Marinha para novas instalações no Alfeite, o Clube tenha instalado um posto náutico improvisado, junto da oficina dos carpinteiros de machado, no Arsenal do Alfeite.

No ano de 1937 a frota da agremiação foi distribuída pelos três postos náuticos então existentes, designadamente o posto náutico do Alfeite, a antiga sede e o posto náutico do Bom Sucesso, no Centro de Aviação Naval.

Importa referir também a existência de um posto náutico em Paço d'Arcos, junto das actuais instalações da Direcção de Faróis, que funcionou durante largos anos, sob a direcção dos então primeiros-tenentes Bustorff Guerra (1948) e Gomes Ramos (1949/1951) e o comandante Borges de Carvalho (1952/1959).

Em assembleia geral, realizada em 1938, foi o nome do Clube alterado para o actual, Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada, em virtude de, pelo regulamento então aprovado para a Escola Naval, os respectivos alunos deixarem de se denominar aspirantes, passando a ser designados por cadetes.

Entre 1939 e 1943, devido a diversas razões como a mudança da Escola Naval para o Alfeite, deficientes instalações, reduzido número de sócios, etc, o CNOCA decai, estagnando as suas actividades a um nível muito próximo do zero. Mas, a partir de 1944, sob o impulso de um grupo de sócios onde avultam os nomes dos então segundos-tenentes Tengarrinha Pires, Saturnino Monteiro e outros, o Clube começa a recuperar a actividade passada.

Em 1945, no decorrer de uma assembleia geral foram aprovadas alterações nos estatutos do Clube que vigoraram até 1970, ano em que foi aprovado novo estatuto ainda em vigor.

O problema das instalações do posto náutico do Alfeite não deixou de condicionar as actividades do Clube neste período. Instalado temporariamente no Arsenal do Alfeite, na oficina dos carpinteiros de machado, daí transitou para o edifício da Direcção do Serviço de Abastecimento. Entretanto as instalações da antiga sede, na margem Norte, foram definitivamente abandonados em Junho de 1944. Em 5 de Maio de 1950 foram inaugurados a sede do Clube e o posto náutico do Alfeite, em edifício especialmente construído, orçamentado em 900 contos, e que constituía desde há muito uma justa aspiração dos sócios.

AS «FESTAS DA VELA»

Desde 1945 que o CNOCA vem promovendo a realização anual de um festival náutico, normalmente nos meses de Outubro ou Novembro.

Estes festivais constavam sempre de regatas abertas às diferentes classes de embarcações ligeiras de vela, realizadas nas imediações da Base Naval de Lisboa ou um pouco mais afastadas, na área do Mar da Palha. Por vezes têm-se efectuado quer regatas para embarcações de remo de competição, «yole» de 4, quer regatas para iates da classe de cruzeiro, estas só posteriormente à aquisição do «Vega» e do «Xixão». Daí a alteração da designação inicial de «Festa da Vela» para a actual de «Festival Náutico».

As regatas costumam ter grande número de participantes, vindo embarcações de todas as colectividades ribeirinhas da barra do Tejo. Assim, na «II Festa da Vela», realizada em 1946, estiveram presentes cerca de 75 embarcações, reduzindo-se o número para cerca de 50 quando da «IV Festa da Vela». Em 1975, no «XXVII Festival Náutico» estiveram presentes cerca de 70 embarcações o que, no âmbito da vela nacional se pode considerar um número muito significativo.

A distribuição de prémios tem tido lugar normalmente no decorrer de um baile ou de um modesto «cocktail». Inicialmente estas actividades oficiais decorriam quer no posto náutico do Alfeite, devidamente decorado para o efeito, quer a bordo de navios atracados na B.N.L. Foi este, aliás, o caso da cerimónia da entrega dos prémios referentes à «IV Festa da Vela», que decorreu a bordo do contratorpedeiro «Vouga» presidida pelo almirante Afonso Cerqueira, então presidente da Assembleia Geral.

Nos últimos anos, algumas destas cerimónias da entrega de prémios têm-se realizado no auditório da Escola Naval, acompanhadas da projecção de filmes ou de exposições fotográficas, ambas relativas a motivos náuticos.

AS DIVERSAS SECÇÕES DESPORTIVAS

O artigo 2.º dos estatutos é bem claro quando define que o objectivo do Clube é «a prática e o desenvolvimento dos desportos náuticos». Assim, se criaram as secções de remo e vela, desde os primeiros tempos do Clube, a que se têm vindo progressivamente juntar as secções de natação, motonáutica e actividades subaquáticas.

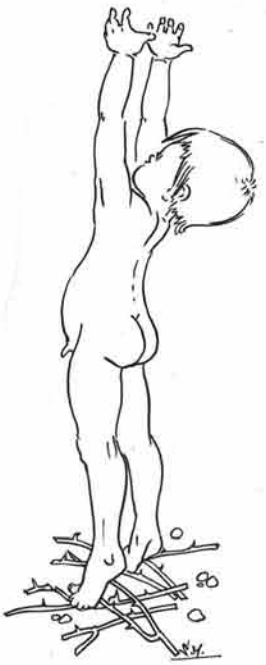
No entanto, a partir da década de sessenta começaram a surgir diversas outras secções desportivas de carácter não náutico. Tratava-se basicamente de dar possibilidade às equipas desportivas formadas a partir de alunos da Escola Naval de competirem fora do âmbito dos campeonatos universitários. Aliás estes campeonatos tinham um interesse desportivo limitado e excluíam alguns oficiais por excede-

rem determinado prazo após terem terminado o curso da Escola Naval.

Deste modo surgiram sucessivamente as secções de andebol, basquetebol, voleibol, judo, tiro, râguebi, ténis e campismo, mas, em abono da verdade, deverá dizer-se que algumas destas secções tiveram vida efémera, que outras nunca chegaram a funcionar e ainda outras apenas funcionam administrativamente, limitando-se a passar cartas ou declarações.

Alexandre da Fonseca
1.º ten.

Pão



Menino

Menino que surgiste p'lo NATAL
E tens, como JESUS, uma Mãe-Maria;
Não nasceste dum anjo divinal
Mas dum ventre de Dor e Agonia.

Nunca serás bendito e imortal
Não te farão hossanas d'alegria
Nem serás exibido em Catedral
Num altar de amor e idolatria.

Mas terás, como ELE, os espinhos,
Com os pés nus sangrando nos caminhos,
Serás apedrejado, perseguido.

Só porque, como ELE, hás-de buscar
Aquilo que nem sempre querem dar:
Um pão igual, por todos repartido.

Helena L. M. Coentro Bonjour
Funcionária da D.S.E.C.

CONVERSA

Conduzida pelo comodoro M. do Vale. Intervenientes: «Revista da Armada» (R.A.) e contra-almirante Mexia Salema (M.S.).

(Foto de P. Calapez, fotógrafo do Gab. de Fotog. do E.M.A.)

Desta vez a conversa é com mais um marinheiro de verdade; dos de água salgada; com muitos anos de mar e... de balanço.

Se ainda os houvesse, eu diria mesmo que esta conversa é entre «lobos do mar». Mas como esses lendários personagens já só existem nas histórias aos quadradinhos, faça o leitor um esforço de imaginação e veja os dois simples mortais que figuram na fotografia, de barba, cachimbo ao canto da boca, dentes partidos e negros do fumo, casaco azul ferrete com botões dourados... um com uma perna de pau e outro com um olho vasado!

Mas, deixemo-nos de fantasias e vamos ao que importa.

A «Revista da Armada» tem o prazer de apresentar o almirante Mexia Salema, marinheiro da velha guarda, que nunca foi outra coisa senão isso mesmo, marinheiro. E não foi porque não quis, pois várias foram as oportunidades que teve de trabalhar noutros sectores de actividade. Evidentemente que o facto o não impediu (nalguns casos até favoreceu) de se dedicar a assuntos da sua predilecção. Assim, além de coleccionar selos, que é uma coisa que muita gente faz, interessou-se pela mineralogia, possuíndo alguns belos exemplares cristalográficos, e dedicou especial atenção a viagens de turismo, fotografia e cinema.

Pode dizer-se, resumindo, que as duas grandes paixões da sua vida têm sido percorrer o mundo e fotografá-lo. E quando digo fotografar o mundo, não quero significar fazê-lo apenas com máquinas, o que é simples, mas retratá-lo com os olhos da alma, registando a maneira de ser e de sentir dos povos que vai conhecendo.

R.A. — É voz corrente que o almirante é a pessoa mais viajada da Armada. Será verdade?

M.S. — Bem, por aquilo que sei, julgo certa a afirmação no

ENTRE MARINHEIROS...

que se refere a viagens de turismo pois quanto a viagens no campo profissional há certamente quem me leve a palma; o comandante Santiago Ponce ou o comodoro Conceição Rocha, por exemplo.

R.A. — E foi o desejo de viajar que o encaminhou para a Marinha?

M.S. — Não. A minha vinda para a Armada resultou de um mero acaso. Sucede até que, quando saí do Colégio Militar, tinha acabado a I Grande Guerra e o mar oferecia poucos atractivos por estar ainda viva a tragédia dos navios afundados pelos submarinos alemães...

R.A. — Então porque veio?

M.S. — Talvez pelas recordações que me ficaram de rapaz, quando aportei com os meus pais a Moçâmedes a fim de seguirmos para o interior de Angola. As grandes viagens em carro «boer» através do mato e de desertos, a vida em barracas e acampamentos onde faltava o conforto e, às vezes o essencial, a caça como recurso alimentar, as trovoadas e chuvas torrenciais que tudo encharcavam, as descobertas que ia fazendo nesse mundo hostil com a ajuda de um moleque amigo e da mesma idade...

«Naquele meio primitivo mas grandioso, vivendo entre pessoas que tudo defrontavam corajosamente, aprendi a sonhar os espaços livres e distâncias que, na altura, só a Marinha me poderia dar. E, cá vim parar.

R.A. — Como foram os seus primeiros tempos na «casa»?

M.S. — Terminado o curso da Escola Naval, o meu primeiro embarque foi na canhoneira «Quanza» na qual segui para Faro, passando ali para a «Lúrio».

«A propósito, conto-lhe a minha apresentação a bordo deste minúsculo navio. O comandante, capitão-tenente Sequeira Braga, recebeu-me na respectiva camarinha. Entrei, puz-me em sentido e... bati com a cabeça no tecto. O comandante, visivelmente bem disposto, olhou-me de alto a baixo e disse com ar trocista: — Olhe senhor aspirante, homens altos não servem para estes navios.

«A seguir levantou-se, perfilou-se, como era da praxe para receber a apresentação, e... bateu também com a cabeça no tecto.

«Fazendo esforços desesperados para não me rir, observei timidamente: — Realmente, senhor comandante, isto só serve para homens pequenos...

«Regressando a Lisboa, embarquei no «Carvalho Araújo» para fazer os exames de segundo-tenente e, seguidamente, sempre como voluntário, na «Ibo», na «Sagres», no «Tejo», no «Bartolomeu Dias», que fui buscar a Inglaterra novinho em folha, e depois no «Gil Eanes» onde fiz três comissões nos mares da Gronelândia, a última das quais já em plena II Grande Guerra.

«Finalmente, e bem contra a minha vontade, mandaram-me para terra, depois de ter andado embarcado quinze anos. Naquele tempo, como sabe, o que todos os oficiais mais desejavam era andar embarcados.

Das terras que mais gostei? Talvez Marrocos... — Travessia do rio Ziz, no sul de Marrocos. (Foto do c.-alm. Mexia Salema)

R.A. — Se não se importa, vamos agora falar das suas viagens turísticas...

M.S. — Comecei a fazer turismo em 1930. O «Vasco da Gama» foi representar o país à Feira de Barcelona e eu, que estava de licença, pedi ao comandante para ir como passageiro. Regressei de comboio, em 3.ª classe, e a comer sanduíches pelo caminho... o dinheiro era pouco!

«Semanas depois, desta vez acompanhado de minha mulher, voltei a Espanha, visitando Toledo, Segóvia, etc. Foi então que tive o ensejo de contactar, conscientemente, com a arte medieval e com alguns grandes mestres da pintura. Senti o misticismo das grandes catedrais e mosteiros, imaginei a história dos imponentes castelos e cidades muralhadas, extasiei-me perante os *grecos* e a humanidade das virgens de Murillo.

«A Espanha daquele tempo, sem boas estradas, sem automóveis, sem turistas e sem poluição, entusiasmava-me. Várias vezes lá voltei.

R.A. — Foi então a Espanha que o inspirou para o turismo?

M.S. — Bom, eu já tinha no corpo o micróbio das viagens e aventuras desde a tal estadia em Angola. Por isso, aproveitava sempre os trinta dias de licença anuais e, sem prejuízo do serviço, que para mim sempre esteve em primeiro lugar, viajava o mais que podia. Mas, há que dizer que a própria Marinha me proporcionou boas ocasiões de ver mundo. Na «Sagres», por exemplo, onde fiz doze comissões de serviço, durante as estadias em portos estrangeiros e, enquanto os camaradas gastavam os dias a fazer compras nas lojas, o que constitui um vício que leva por vezes a adquirir coisas que não servem para nada ou são mais caras que cá, eu, sempre que podia, metia-me pela terra dentro. Adoptei o mesmo procedimento na Índia e no Extremo Oriente, onde fiz duas comissões de vários meses como capitão de bandeira num transporte de tropas.

«É evidente, porém, que isto era uma espécie de turismo aos soluços porque turismo a sério, com viagens que pode-

mos classificar de longo curso, só as realizei depois de ter passado à Reserva, já lá vão dez anos!

R.A. — Diga-nos agora, almirante, quais os países que conhece.

M.S. — Na Europa, conheço todos com excepção da Albânia e da Islândia. Percorri grande parte da África, o Médio Oriente, Sueste e Leste asiático e conheço também Java, Bali e Timor, o Queensland, a Nova Zelândia e algumas ilhas do Pacífico Norte e Sul. Vivi alguns anos no continente americano, que visitei quase todo, bem como as Antilhas. Subi o Amazonas de barco até Manaus e o Nilo até Abú Simbel.

R.A. — E, de todas essas terras quais foram as de que mais gostou?

M.S. — É dificil de responder, porque isso depende do aspecto ou características que mais apreciamos. O deserto de areia da Baía dos Tigres, em Angola, ou a orografia atormentada e estéril do Sinai, não podem comparar-se a qualquer trecho da floresta amazónica ou do Maiombe mas, todas têm os seus atractivos. A mim, pessoalmente, atrai-me o exótico mas... misturado com um pouco de aventura. Assim sendo, talvez a minha preferência vá para Marrocos e o Nepal. Como binómio cidade-natureza talvez o Rio de Janeiro seja o que mais me impressionou e como beleza natural apenas, talvez os fiordes da Noruega e do Alasca, as ilhas do Príncipe, Moorea no arquipélago de Taiti, S. Miguel e a Madeira...

R.A. — Que meios de transporte prefere para as suas viagens?

M.S. — Sem dúvida o automóvel, porque, além de ser mais barato, nos dá a possibilidade de ir para um lado ou para o outro conforme a inspiração de momento.

R.A. — Dessas viagens que classificou de longo curso qual foi a maior que fez?

M.S. — De Paris ao centro da Turquia asiática e regresso a Lisboa, visitando todos os países comunistas à excepção da Rússia e da Alemanha Oriental, que já conhecia. Fiz esta viagem durante o Outono e Inverno de 1969, tendo demorado três meses e percorrido 13 000 quilómetros de carro e 2000 de comboio. Anos depois, fiz a volta ao Mundo, basicamente de avião, que durou quase seis meses e, ainda recentemente, mais precisamente em 1974, fiz o trajecto de carro da Beira até Luanda, passando pela Rodésia, Lourenço Marques, Cabo da Boa Esperança, Windoeck, etc. Demorei um pouco mais de um mês e encontrei sempre bom acolhimento entre europeus e africanos, da parte destes especialmente, depois de saberem que eu e a minha mulher éramos portugueses.

«E depois desta viagem entendi que era tempo de parar e... parei.

R.A. — É evidente, almirante, que muitas mais coisas teríamos a dizer mas, temos de respeitar as limitações da Revista no que respeita a espaço. É pena... Em todo o caso, se quizer acrescentar alguma coisa...

M.S. — Quero dizer-lhe que o que diz no entróito desta conversa a respeito de eu ter sido apenas e sempre marinheiro, é um facto, apesar das muitas ofertas que tive para trabalhar fora da Armada. E devo dizer-lhe que não estou arrependido. A Marinha, apesar dos muitos trabalhos e canseiras que nela tive, proporcionou-me a parte mais agradável e apaixonante da minha vida. Realmente... Algum dia poderei esquecer as comissões que fiz no «Gil Eanes» nos mares da Gronelândia?! Era uma luta... Desde a preparação da viagem ao próprio serviço nos bancos... Não havia radar para nos defendermos dos «icebergs», nem ajudas à navegação, nem radiogoniómetros capazes... Uma vez estivemos 28 dias sem conseguir observar o Sol! Para ver bem como aquilo era conto-lhe esta: — Certa ocasião fundeámos a cerca de meia milha dum lugre-pataco, a fim de proceder a uma reparação no seu motor auxiliar. Pois, durante as 48 horas que ali estivemos, os dóris navegaram dum para outro navio transportando pessoal e material, mas os dois navios nunca se avistaram, tal era o nevoeiro! A verdade é que sem luta a vida perderia grande parte do seu interesse.

«Se eu tivesse netos, muita coisa teria para lhes contar.»

Gronelândia — Mar grosso. (Foto do c.-alm. Mexia Salema)

Gronelândia — Iceberg. (Foto do c.-alm. Mexia Salema)

Nota do autor: As três fotografias que publicamos, da autoria do contra-almirante Mexia Salema, mostram bem a sua categoria como fotógrafo...

Desporto

XXVIII FESTIVAL NÁUTICO DO CNOCA

Realizou-se no passado mês de Outubro, no terceiro fim de semana, o XXVIII Festival Náutico do CNOCA – Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada. Além do lançamento à água dos novos «Optimistas», efectuaram-se ainda duas regatas de vela, uma para esses barcos e outra aberta a embarcações das restantes classes, no dia 23 Outubro. No dia seguinte, domingo, teve lugar, pelas 19 horas, na Escola Naval, a cerimónia da entrega dos prémios, presidida pelo vice-almirante Souto Cruz, chefe do Estado Maior da Armada.

A REGATA DE «OPTIMISTAS»

Na manhã de sábado, 23 de Outubro, foram lançados à água e incorporados na frota do CNOCA, quatro embarcações do tipo «Optimistas», construidos através dos meios do Clube. Estas embarcações, a que brevemente se virão juntar mais duas, são óptimas para a iniciação na vela, de crianças entre os oito e os doze anos de idade, podendo vir a constituir o fulcro de uma futura escola de vela destinada a filhos dos sócios. Cerca das 14.30 horas, as embarcações a que nos vimos referindo tomaram parte numa regata realizada na área da Base Naval de Lisboa. Os resultados foram os seguintes:

1.º – (ex-aequo) Jorge Guedes
e Pedro Pessoa (CNOCA)
3.º – João Carvalho.

AS RESTANTES REGATAS

No mesmo dia 23, pelas 13.30 horas, no Mar da Palha, foi dada a largada conjunta a embarcações de diversas classes, nomeadamente «Vaurien», «Snipe», «420», «Laser», «470», «Sharpie», etc., num total de 60 embarcações, representando doze clubes ou associações da área da bacia do Tejo.

O percurso constava de um triângulo olímpico disputado com vento NW, força 3, o que permitiu uma explêndida prática desportiva. De registar o esforço e dedicação das equipas de fuzileiros que prestaram apoio à regata.
O CNOCA não foi muito feliz nos resultados desportivos alcançados, embora a quase totalidade das suas embarcações tenham tomado parte na regata. Apenas o comandante Sales Grade, em «sharpie», obteve um 3.º lugar. De notar, no entanto, o 2.º lugar em «Vaurien» obtido pelo capitão-tenente MN Justino Ramos, embora não representando o CNOCA.
Na classificação geral, em tempo corrigido, classificaram-se os seguintes velejadores:

1.º – J. Ramada/F. Mourão («420»)

2.° – E. Queirós/Figueiredo («Snipe»)
3.° – R. Xavier/J. Aguiar («Snipe»)

Nas diversas classes de embarcações foram os seguintes os resultados:

«Vaurien» (16)
1.° – J. Conde/A. Cêncio
2.° – J. Ramos/J. Ramos
3.° – R. Amador/J. Fernandes

«Snipe» (11)

1.° – E. Queirós/Figueiredo
2.° – R. Xavier/J. Aguiar
3.° – J. Ramada/J. Baracho

«420» (6)

1.° – Ana Cabral/Amêndoa
2.° – C. Gil/L. Paulo
3.° – J. Marques/J. Almeida

«Laser» (5)

1. – Bernardo Gonçalves
2.° – Henriqueta Reis
3. – J. Capucho.

Alexandre da Fonseca
1.°-ten.

PROVAS DE PREPARAÇÃO DE CORTA-MATO

No mês de Outubro, efectuaram-se nos terrenos anexos ao complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, as três provas de preparação de corta-mato que a Direcção do Serviço de Educação Física programara em Junho passado.

No dia 7, disputou-se a 1.ª prova, na distância de 3000 metros, que reuniu 108 participantes em representação de 16 unidades, a qual foi dividida em duas séries de que damos as respectivas classificações dos primeiros lugares:

Primeira série:
1.° – Mar. FZM Pedras (Esc. Fuz.) 9m 10s
2.° – Mar. S Freitas (D.S.E.F.) 9m 19s
3.° – Mar. FZ Sá (D.S.E.F.) 9m 25s

Segunda série:
1.° – Gr. T Pereira («Cte. J. Belo») 9m 50s
2.° – Mar. FZ Oliveira (Esc. Fuz.) 10m 00s
3.° – Mar. TFD Vilão (CSDM) 10m 07s

Fase do corta-mato de 9000 metros.

No dia 14, com a participação de 98 atletas em representação de 15 unidades, realizou-se a 2.ª prova, na distância de 6000 metros, numa só série. Eis a classificação dos três primeiros:

1.° – Mar. FZM Pedras (Esc. Fuz.) 20m 00s
2.° – Mar. S Freitas (D.S.E.F.) 20m 02s
3.° – Mar. FZ Pimenta (D.S.E.F.) 20m 13s

No dia 21, efectuou-se a 3.ª e última prova de preparação, agora na distância de 9000 metros. Inscritos 81 concorrentes de 17 unidades, dos quais 74 concluiram a corrida. Nos primeiros lugares classificaram-se:

1.° – Mar. FZM Pedras (Esc. Fuz.) 32m 59s
2.° – Mar. S Freitas (D.S.E.F.) 33m 22s
3.° – Gr. T Oliveira («Cte. J. Belo») 33m 36s

*
* *

Analisando o compartimento dos participantes nas três provas verifica-se a actuação brilhante do mar. FZM Pedras que venceu a 1.ª série da 1.ª prova e as 2.ª e 3.ª provas; seguiu-se o mar. S Freitas, que naquelas provas se classificou em 2.° lugar; mais modesto, mas de anotar, o grumete T Pereira, que ganhou a 2.ª série da 1.ª prova e se classificou em 3.° na corrida de 9000 metros.

TORNEIO DE FUTEBOL DE CINCO

De 4 a 15 de Outubro, nas instalações desportivas da Base Naval e no campo polivalente do Ministério da Marinha, disputaram-se os jogos referentes à 2.ª fase do Torneio de Futebol de Cinco, a qual movimentou 117 atletas.

Eram 15 as equipas envolvidas na disputa dos 1.° e 2.° lugares de cada uma das três séries, lugares que dariam direito a participar na fase imediata.

Eis, portanto, os 1.° e 2.° classificados de cada série:

Série A:
1.º – C.D.S.E.M. Marinha
2.º – G1EA
Série B:
1.º – Força de Fuzileiros
2.º – Escola de Fuzileiros
Série C:
1.º – N. E. «Sagres»
2.º – Flot. Patrulhas/D. Minas.

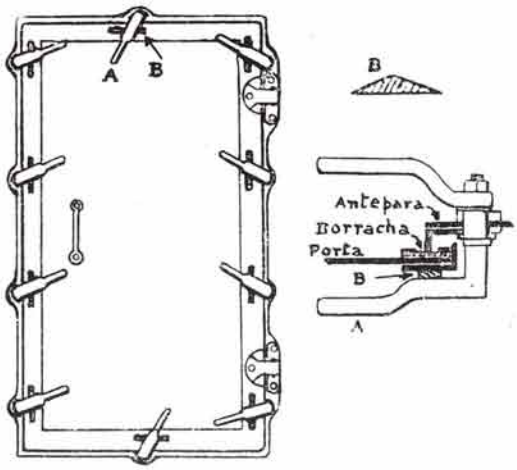
A equipa do Comando de Segurança e Defesa do Edifício do Ministério da Marinha vencedora da série A.

M. Horta
Sarg.-aj.L

Terminologia Naval

ESTANHADO – Diz-se do estado do mar quando apresenta a superfície lisa e de cor baça, o que só acontece quando há calma absoluta.

ESTANQUE – Impermeável; que não deixa passar a água ou qualquer líquido através de juntas ou costuras.



ESTAR ÁGUA ABERTA COM A BARRA – Encontrar-se situado à entrada da barra; o termo antigo que se usava para designar esta posição era o de «abra aberta».

ESTAR A LESTE – Termo de calão naval significando desconhecimento, não se encontrar ao corrente de qualquer facto ou acontecimento; andar a leste.

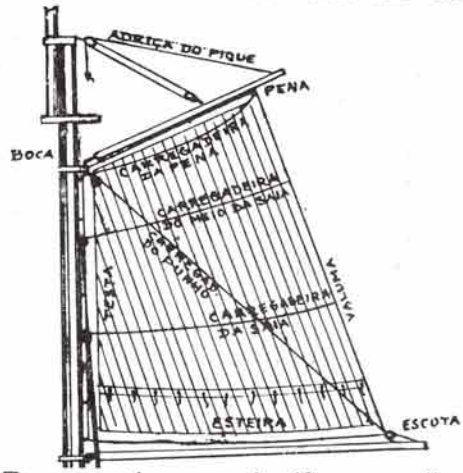
ESTAR A OLHO – Encontrar-se qualquer objecto visível, à superfície da água.

ESTAR DE SOCAIRO – Estar abrigado: estar a aguentar a parte do cabo que se está a alar, segurando-o junto ao local onde tem volta.

ESTAR ENFIADO – Encontrar-se no prolongamento das marcas do enfiamento; ser o mesmo o azimute dos pontos do enfiamento e do observador ou situarem-se todos no mesmo plano vertical.

ESTAR FRANCO DE PONTAS – Ficar fora dos extremos que constituem a entrada de um ponto ou reentrância da costa, a cuja vista se navega; é o contrário de estar ensacado.

ESTAR PELAS TESTAS – Ter as testas das velas esticadas.



ESTEAR – Termo antigo que significava melhorar o tempo, diminuir ou parar a chuva. Suster, suportar com esteios ou escoras, escorar.

S. Elpídio
Cap.-m.-g. AN

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Em 9 de Outubro, dia em que no Porto foi solenemente inaugurada a «LUBRAPEX 76», os CTT puseram em circulação a anunciada série comemorativa do acontecimento, que serve para ilustração deste apontamento.

É evidente que não se trata de um conjunto do nível dos apresentados aquando da realização das anteriores festas da filatelia Luso-Brasileira, na medida em que, objectivamente, pouco ou nada nos dizem da X Exposição Filatélica Nacional, que decorreu simultaneamente e teve grande projecção. As apreciações de filatelistas que até nós chegaram são pouco lisongeiras e, infelizmente, justificam-se uma vez que, se se aceita e compreende que um dos selos mostre uma perspectiva do Pavilhão dos Desportos onde o certame se realizou, não podemos aceitar que o outro, de expressão quase nula, não fosse dedicado à X Exposição Filatélica Nacional.

De salientar apenas, como nota positiva, o magnífico bloco que acompanhou a série, tendo como ilustração de fundo uma panorâmica antiga da cidade do Porto.

Ainda em Outubro, precisamente no dia 29, apareceu a série, que também reproduzimos, comemorativa do 1.º centenário da Caixa Geral de Depósitos. Esta entidade integrou no programa das celebrações que assinalaram a efeméride um vasto e interessante plano filatélico, iniciado em 10 de Abril – dia da sua fundação –, com flâmulas e cunhos de propaganda, utilizados em Lisboa, Porto e Coimbra, e máquinas de franquear, usadas em Lisboa e Porto.

Notável e interessante a decisão dos responsáveis pelas comemorações do centenário da prestimosa C.G.D.

A série apresentada, resultou, como certamente todos recordam, de um concurso público aberto em devido tempo, do qual saiu vencedor Álvaro de Jesus Mendes, artista que pela primeira vez aparece em selos, apresentando um trabalho interessante e significativo.

Com efeito, a partir da sigla «C.G.D.», representada a ouro, o autor irradiou em cores atraentes, ramificações dos sectores onde a sua acção mais se tem notabilizado, normalmente, na vida familiar, na agricultura e na indústria.

Concluímos com a opinião de que se a filatelia serviu, e bem, a Caixa Geral de Depósitos, esta também prestou um bom serviço à filatelia.

AINDA A «LUBRAPEX 76»

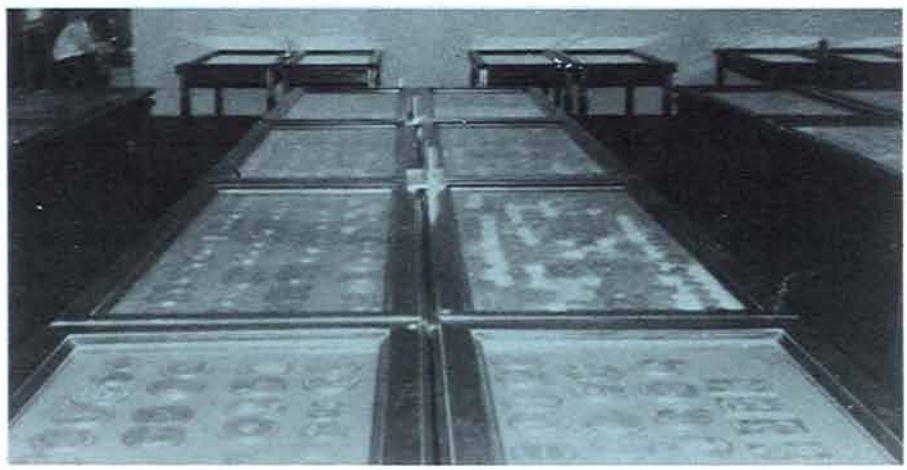
Não se desvanecerá tão cedo nos filatelistas nem nos visitantes alheios ao coleccionamento de selos, e muitos milhares foram os que passaram pelo Pavilhão dos Desportos da cidade do Porto, o grandioso e espectacular sucesso alcançado pela festa de confraternização dos filatelistas de Portugal e do Brasil, que foi a «Lubrapex 76». De facto, aliando-se a uma cuidada organização, aliás aguardada, da Associação Portuguesa de Filatelia Temática, a presença de muitas, variadas e preciosas colecções e tantos outros factores que seria fastidioso inumerar, tudo se conjugou de tal maneira que, como não podia deixar de ser, resultou uma manifestação inesquecível. Na impossibilidade de referir em pormenor os factos que mais contribuiram para o êxito alcançado, vamos apenas citar um: a forma original e plena de significado como os quadros foram dispostos no vasto recinto que, além de permitir uma apreciação perfeita do material exposto sem necessidade de repetições de passagem em frente do mesmo quadro, conseguiu dar ao recinto uma graciosidade de belíssimo efeito. Nada mais nada menos do que formando os escudos das bandeiras nacionais de Portugal e do Brasil, ladeado por quatro corações simbolizando uma das razões de ser da Exposição – a fraternidade que une os filatelistas dos dois países irmãos. A filatelia tem vastos motivos para se orgulhar desta «Lubrapex 76» e, os portugueses em particular, saíram muito prestigiados, dado que das cinco medalhas de ouro atribuídas quatro lhes foram distribuídas, o que é com efeito um «palmarés» muito brilhante.

Terminamos estas breves notas com um agradecimento sincero à Comissão Executiva, na pessoa do seu secretário, senhor José Dias Afonso, pelas facilidades e gentilezas que nos foram dispensadas.

G. Brandão
2.°-ten. SG

Numismática

MUSEU NUMISMÁTICO PORTUGUÊS CONDENADO A «CEMITÉRIO»?



Nas ultrapassadas vitrinas do Museu para se ver o reverso das moedas únicas, é necessário retirar o vidro...

Porque razão não vão as pessoas ao Museu Numismático Português?

Eis a questão que se põe a todo aquele que um dia resolve deslocar-se à Casa da Moeda, na Avenida António José de Almeida, em Lisboa, e subir ao 1.° andar. Seguindo a seta que lhe indica a situação do Museu, e depois da porta lhe ser aberta pelo guarda, o visitante encontra-se repentinamente num salão enorme, cheio de vitrinas de 130 cm por 60 cm, sustentadas por quatro pernas de um metro e tal.

E, perante 88 vitrinas, todas cheias de moedas, bem como 53 cheias de medalhas, todas seguidas, em filas, umas por detrás das outras, sem qualquer atractivo didáctico, o visitante, se se quer iniciar no coleccionismo, e se vai ali para aprender, digamos, os princípios que o podem reger neste «hobby», só tem uma solução: dar uma volta muito rápida pelas filas das vitrinas, se tiver coragem, e fugir... fugir porque só vê moedas, todas seguidas e ordenadas, umas ao lado das outras, vendo apenas o anverso ou o reverso do numisma, se é exemplar único. Explicação ou literatura que lhe faça compreender toda a maravilha artística e toda a ilacção cultural que da moeda se pode tirar, não há...

A simpatia, atenção e carinho com que os trabalhadores do Museu atendem o visitante não chega. É preciso fazer qualquer coisa mais. É preciso motivar as pessoas a visitarem o Museu, motivar afinal esse público restrito que se interessa pela numismática no nosso país. O Museu como entidade oficial tem o dever de tentar substituir os «carolas» por jovens entusiastas. Para isso tem de haver alterações no seu recheio e não só. Segundo opinião dos seus trabalhadores, as vitrinas que há dezenas de anos substituiram as de ferro, devem ser agora substituídas pois já cumpriram a sua missão. Só deixam ver uma face da moeda, e, nas moedas únicas, se o interessado deseja ver a outra face, tem de se tirar o vidro para se poder analisar. Agora há vitrinas modernas que deixam ver o anverso e reverso simultaneamente. Este primeiro passo de substituição é muito importante. Sabemos que o problema financeiro conta muito nestes casos, mas «com os diabos», não se arranjará uma verbazinha para o Museu?

Uma segunda fase, seria dividir o salão e separar as moedas das medalhas, e, o que achamos de primordial importância também, a criação de uma biblioteca com a bibliografia necessária e sua decoração utilizando-se temas numismáticos, tão abundantes eles são.

Hoje o estudioso que vá ao Museu tem de escrever, de pé, e sobre o vidro que cobre as moedas na vitrine, sujeito a parti-lo... As visitas de estudo feitas por escolas primárias, secundárias e superiores, carecem do mínimo de condições e apoio didáctico.

E a continuar assim quem lá vai não volta mais.

É urgente uma palavra dos responsáveis pela parte administrativa da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, que passaram a ter autonomia total sobre o Museu a partir de 1972. A eles cabe tomar uma decisão. Os coleccionadores que há anos esperam a moeda do «25 de Abril», e que há longos anos vêem o Museu permanecer estático, interrogam-se sobre o que se passará nos bastidores. E com uma certa dose de razão, entenda-se.

Antes do «25 de Abril», no tempo em que o dr. Ruben Andersen Leitão era o responsável pela parte cultural da INCM, o arquitecto Keil Amaral, recentemente falecido, de colaboração com a Gulbenkian, chegou a fazer uma maquete para renovação do Museu. Será que isso foi esquecido?

O professor dr. Damião Peres faleceu no passado mês de Outubro. Foi superintendente do Museu desde 1937 até 1959. Há 40 anos foi o principal entusiasta para que o Museu se tornasse uma realidade. Conseguiu-o. Vamos homenageá-lo, «ressuscitando» o Museu?

AFAC

Reportagem

PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA EM EXERCÍCIOS NAVAIS INTERNACIONAIS

A Armada portuguesa tem obtido nos últimos meses resultados muito bons em todas as manobras e exercícios em que os seus navios têm tomado parte. E os «louros» não lhe têm sido regateados; muitos comandos internacionais os têm confirmado, declarando publicamente o óptimo conceito que têm da capacidade profissional dos marinheiros portugueses.

A fragata «Almirante Magalhães Corrêa» recentemente regressada da STANAVFORLANT teve uma actuação, quer no domínio operacional quer no diplomático, que mereceu do Comando da Força a observação de que havia sido um óptimo embaixador para Portugal. O facto, que se repercutiu nas Marinhas que tomam parte na mesma Força, levou o almirante inglês que passou em Lisboa como comandante da Força Naval Britânica em visita a este porto, de 28 de Setembro a 2 de Outubro p.p., a manifestar o desejo de conhecer pessoalmente o comandante do navio por ter tido notícia da forma como a «Almirante Magalhães Corrêa» se havia saído do cumprimento da missão.

Recolha, pelo helicóptero do «Ark Royal», do marinheiro doente do submarino «Barracuda».

Da mesma forma o submarino «Barracuda», que participou no exercício «Display Determination», desenvolveu acções tácticas durante o mesmo, muito apreciadas pelos navios ASW nele empenhados, havendo sido louvada a determinação do submarino em obter, o melhor treino possível.

A fragata «Almirante Gago Coutinho» foi também apontada pelo grau de ope-

racionalidade notável que conseguiu, tendo-lhe sido significada a pena de não ser possível continuar a contar com a sua colaboração excelente.
Por sua vez, a organização pela Armada portuguesa da conferência do comboio para o exercício «Display Determination» foi muito elogiada, o que levou os oficiais ingleses presentes, experimentados em organização de comboios, a considerar que aquela era a melhor conferência a que haviam assistido.

No decurso do exercício «Display Determination» houve necessidade de efectuar a evacuação de uma praça doente do submarino «Barracuda» que navegava a cerca de 75 milhas da costa de Portugal; a operação foi realizada por um helicóptero do porta-aviões «Ark Royal», fundeado na altura no Tejo, que voou para ir buscar o marinheiro português e o trazer para Lisboa.

O NAVIO-ESCOLA «SAGRES» ESTEVE PATENTE AO PÚBLICO LISBOETA

No período de 4 a 10 de Outubro passado, o navio-escola «Sagres», atracado na Doca da Marinha, em Lisboa, foi exposto à curiosidade do público da capital que, na parte da tarde daqueles dias, pôde visitá-lo.
Calcula-se em cerca de 10 000 as pessoas que estiveram a bordo daquele navio, percorrendo-o exterior e interiormente. Tiveram assim a oportunidade de admirar o que foi considerado o mais belo veleiro na recente Parada Naval, realizada em Nova Iorque por ocasião das comemorações do bicentenário dos Estados Unidos da América. Os visitantes manifestaram o seu agrado e muito interesse pelo que lhes foi dado observar.

O ASTRONAUTA JAMES LOVELL NO MUSEU DE MARINHA E NO PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN

Durante a sua estadia no nosso país, em Outubro último, o astronauta norte-americano James Lovell visitou, no dia 8, o Museu de Marinha e o Planetário Calouste Gulbenkian.

No planetário, onde foi recebido pelo seu director, comodoro Silva Gameiro, o astronauta Lovell procedeu à inauguração de uma exposição a enquadrar a amostra de rocha lunar oferecida pelo Presidente da República dos Estados Unidos da América, amostra que ficará patente ao público por ocasião das sessões que o planetário realiza regularmente às 4.ªs.-feiras, sábados e domingos.

Após aquela visita, o comandante Lovell acompanhado do comodoro Emmanuel Ricou, director do Museu, percorreu as suas salas com visível interesse e proferiu amáveis palavras de admiração pelo património daquele estabelecimento cultural da Armada como repositório da História Marítima de Portugal. O astronauta, que foi o primeiro homem a pisar a Lua por duas vezes, detém o recorde de permanência no espaço — 715 horas e 5 minutos — com a participação nos voos das «Geminini 7 e 12» e «Apollo 8», não quis deixar de observar que, comparando as Descobertas Marítimas dos séculos XV e XVI com os voos espaciais do século XX, não devem ter sido inferiores a complexidade dos problemas que foi necessário resolver e muito menos os riscos enfrentados pelos homens que as empreenderam.

O astronauta James Lovell é apresentado ao pessoal do Planetário Calouste Gulbenkian pelo respectivo director, comodoso Silva Gameiro.

O ALMIRANTE SOUTO CRUZ NA REPÚBLICA FEDERAL ALEMÃ

A convite do seu homólogo alemão, vice-almirante Heinz Luther, o chefe do Estado Maior da Armada realizou uma visita, de caracter essencialmente técnico, à República Federal Alemã. Durante a sua estadia, que decorreu entre os dias 11 e 15 de Outubro, o vice-almirante Souto Cruz teve numerosos contactos com as autoridades navais daquele país de acordo com o seguinte programa:

— Visita a um submarino classe 206 e a vedetas lança-mísseis das classes 148 e 143, na Base Naval de Flensburg-Murwik.

— Visita à Base de Aviação Naval de Eggebek, observando aéreos dos tipos F104G, «Breguet Atlantic» e «Sea King» e análise dos novos sistemas anti-aéreos de 40 e 20 mm.

— Visita, nas instalações navais de Neustadt, ao tanque de instrução subaquática, à sala de instrução de pessoal de submarinos e às actividades de instrução de pessoal da nossa Marinha no terreno de exercícios de combate a incêndios da Escola de Limitação de Avarias.

— Foi recebido pelo ministro Federal da Defesa, senhor Georg Leber, pelo secretário de Estado do Ministério Federal da Defesa, senhor Helmut Fin-

gerhut e pelo subchefe do Estado Maior das Forças Armadas (por o chefe estar doente), general Harolt Wust.

— Teve reuniões de trabalho com o subchefe do Estado Maior da Armada (por impedimento do respectivo chefe), contra-almirante Ansgar Bethge, e oficiais daquele departamento, em Bona, e com o comandante das Forças Navais Alemãs, vice-almirante Hans-Helmut Klose, e oficiais do seu Estado Maior, em Glucksbur-Meierwik.

— Reunião de trabalho na Escola Naval, em Murwik, versando a preparação de oficiais, sargentos e praças na Marinha Federal.

Durante estas visitas e reuniões, o CEMA tomou conhecimento da maneira como a Marinha alemã tem resolvido vários problemas com vista a colher dados para a resolução de alguns que actualmente afectam a nossa. Teve também oportunidade de visitar os oficiais e sargentos que estão a estagiar na Escola de Marinha de Flensburg, bem como seis militares portugueses internados no hospital de Hamburgo, os quais, segundo declarou à chegada, estão bem e com os seus problemas em vias de solução.

É de recordar que por aquele hospital passaram cerca de cinco mil deficientes das nossas Forças Armadas, vítimas das guerras do Ultramar. A propósito, o vice-almirante Souto Cruz salientou a altíssima contribuição que as Forças Armadas alemãs têm dado, através dos seus serviços médicos, para a recuperação dos nossos militares deficientes físicos, restituindo-lhes outro sentido de vida e dando-lhes possibilidades de voltarem a ser elementos úteis à sociedade.

Disse ainda aos jornalistas que a sua estadia «foi um contacto muito aberto de colaboração entre as duas Marinhas, dentro do quadro da NATO, colaboração que espero se possa activar, não só com a Marinha alemã, como com outras marinhas de países amigos».

Acompanharam o chefe do Estado Maior da Armada, na visita, o chefe do Gabinete, capitão-de-mar-e-guerra Garrido Borges, e o ajudante de ordens, primeiro-tenente Ribeiro Ferreira.

OS VOLUNTÁRIOS DA ARMADA DE SETEMBRO DE 1931 VOLTARAM A REUNIR-SE NO SEU ALMOÇO-CONVÍVIO DE CONFRATERNIZAÇÃO ANUAL

Grupo de «Filhos da Escola» presentes a um dos últimos almoços de confraternização.

Um encontro e um abraço fez-nos recordar e viver um passado em que 300 rapazes, dos 16 aos 18 anos, se integraram na Armada, após terem passado pelo «pente-fino» que eram as inspecções para a Marinha de Guerra no Quartel de Marinheiros em Alcântara. Um mês depois eram chamados para alistamento e ingressaram na Escola de Alunos Marinheiros, ao tempo, na Ponta do Mato, no Alfeite. Nesse tempo nada havia ali além do velho Quartel de Almada, do Palácio Real e, ao longe, o casario da Brigada de Marinheiros.

Nas zonas limítrofes, máquinas e trabalhadores portugueses e alemães proce-

diam às escavações e aterros, num movimento constante para a construção do plano inclinado e Arsenal do Alfeite, para onde transitou o antigo Arsenal da Marinha.

Foram estes rapazes, todos com habilitações mínimas para assentar praça como voluntários da Armada — 4.ª classe da Instrução Primária —, que se reuniram no Palácio Seixas (Messe de Cascais), no dia 15 de Outubro último, para celebrar 45 anos de fraternal união no seio da «Briosa», que os acolheu e encaminhou na vida.

Presentes familiares em grande número, esposas, filhos, netos e bisnetos, recordando todos um passado saudoso e inesquecível.

Médicos, engenheiros, trabalhadores de todas as actividades, professores, jornalistas e ainda oficiais, sargentos e praças, ali se juntaram, sem distinção de classes, irmanados naquele respeito mútuo a que a disciplina militar naval os tinha habituado.

Se recordar é viver, nestes calamitosos tempos de reivindicações, este exemplo é na verdade uma verdadeira página de democracia de que todos nos devíamos orgulhar.

É um prazer ler, ver e ouvir, nos meios de comunicação social, convívios do género, os quais são, não só, um incentivo para as gerações presentes, mas constituem também momentos bem emocionantes da vida.

(Colaboração do sarg.-aj. L António F. Gomes)

REUNIÕES DE DISCUSSÃO E ANÁLISE DE PROBLEMAS DAS ACTIVIDADES DO MAR

No prosseguimento de uma reunião efectuada anteriormente, o chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz, esteve reunido no seu gabinete, no passado dia 22 de Outubro, com o ministro da Defesa, tenente-coronel Firmino Miguel e com os secretários de Estado das Pescas e da Marinha Mercante, dr. Pedro Coelho e dr. Crisóstomo Teixeira, respectivamente.

Nas reuniões foram debatidos e revistos assuntos relacionados com as actividades do mar, designadamente problemas que dizem respeito às capitanias dos portos e à cooperação consequente que terá de existir com aquelas Secretarias de Estado

EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA NA ESCOLA NAVAL E DISTRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS DO XXVIII FESTIVAL NÁUTICO DO CNOCA

No dia 24 de Outubro passado, realizou-se pelas 19.30 horas, no auditório da Escola Naval, no Alfeite, a inauguração de uma exposição fotográfica referente à participação da «Sagres» e do «Vega» na «Operation Sail 76», a que se seguiu a cerimónia da distribuição dos prémios do XXVIII Festival Náutico do CNOCA.

Além do chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz, que presidiu ao acto, encontravam-se presentes o conselheiro da Revolução, capitão-de-fragata ECN Martins Guerreiro, e altas patentes da Armada, nomeadamente os vice-chefe do Estado Maior da Armada, contra-almirante Silva Horta; comandante naval do Continente, contra-almirante Melo Cristino; director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, comodoro Garcez de Lencastre; comandante da Base Naval de Lisboa, comodoro Gabor Patkoczy; comandante da Escola Naval, comodoro Carmo Fernandes, e superintendente dos Serviços de Pessoal, comodoro Bustorff Guerra. Estiveram também presentes o presidente da Federação Portuguesa de Vela, elementos dos corpos gerentes do Clube Naval de Cascais, Associação Naval de Lisboa, C.D. de Paço d'Arcos, Sport Algés e Dafundo, etc., muitos velejadores e numerosos sócios do CNOCA.

Após curtas palavras de saudação do comodoro Bustorff Guerra, presidente da Assembleia Geral do CNOCA, procedeu-se à distribuição dos prémios aos melhores classificados nas regatas efectuadas no dia anterior, a que se seguiu um «bacalhau à Braz», bem da tradição naval.

Depois do jantar foram projectados filmes referentes à «Operation Sail 76», filmados a bordo do «Vega» e da «Sagres», bem como diapositivos respeitantes ao mesmo acontecimento.

CONFRATERNIZAÇÃO DOS ANTIGOS OFICIAIS DA AVIAÇÃO NAVAL

Dia 28 de Outubro de 1976.
Baía de Cascais, messe da Marinha; cenário ideal para uma reunião de convívio e confraternização dos antigos oficiais da Aviação Naval. Pretexto? Comemorar festivamente o 90.º aniversário do seu decano, o eng.º Bastos, que toda a Aviação Naval tão bem conheceu.

* * *

Havia almirantes, generais, comodoros, brigadeiros, capitães-de-mar-e-guerra, coroneis... reformados, da reserva e do activo. Generais...?! Sim, os que passaram para a Força Aérea sob a designação de «oriundos da Armada», quando as aviações de mar e terra se juntaram.

Dos 70 que dela restam, (não contando com os antigos mecânicos, artífices e telegrafistas, muitos deles agora oficiais da FAPA, cuja presença não foi possível), compareceram 59, o que prova o bom acolhimento que teve a iniciativa.

O almoço foi presidido pelo chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz, ladeado pelos oficiais mais velhos, presentes.

Aos brindes falaram: o capitão-de-mar-e-guerra RA Trindade dos Santos, membro do Grupo de Trabalho da Aviação Naval no Museu de Marinha, que promoveu a reunião; o capitão-de-mar-e-guerra eng.º maq. RF Rodrigues dos Santos, único eng.º maq. que tirou «brevet» de piloto; o coronel eng.º aeron. Ferreira de Oliveira (um dos tais «oriundos...»); o vice-almirante Souto Cruz, que brindou pelo eng.º Bastos, desejando que «voltemos a reunir para festejar o seu 100.º aniversário», pela Aviação Naval, «que teve uma curta, mas gloriosa existência» e «pela Marinha de Guerra do futuro, que acaba de viver tempos difíceis, que venceu, embora com cicatrizes que urge sanar, dentro do espírito generoso e nobre da nossa velha corporação»; e, por fim o eng.º Bastos que agradeceu a homenagem e as palavras que lhe dirigiram.

* * *

E, já que nós próprios também tivemos a honra de pertencer à «ilustre extinta» e, portanto, tomámos parte no almoço, quizemos ouvir, para a «Revista da Armada», o mais antigo de cada um

dos três grupos em que dividimos os oficiais da Aviação Naval: «os Sacaduras», que são os pilotos, «os Gagos Coutinhos», que são os navegadores e «os Ferrugens», designação muito antiga na Armada, para os oficiais da considerada classe dos engenheiros maquinistas navais, que, aliás, nada tem de depreciativa.

* * *

Começámos pelo capitão-de-fragata eng.º maq. RF Carlos de Almeida Pereira Bastos, 90 anos de idade, o mais velho e mais antigo «ferrugem» da Aviação Naval. Alistado na Armada em 1905, tem 51 anos de serviço efectivo (10 na reserva) dos quais 27 na Aviação Naval.

Dada a sua natural modéstia e a relutância em falar de si próprio, vejamos, alguma coisa, do que a seu respeito disse, aos brindes, o coronel F. de Oliveira.

Antes de, entrar propriamente na descrição da vida e obra deste nosso ilustre camarada, mencionaremos dois eventos que mostram as duras contigências porque, por vezes, passam os oficiais da Armada.

Um deles foi o encalhe, em Outubro de 1911, do cruzador «S. Rafael», em frente de Vila do Conde, na viagem em que transportava uma força de desembarque destinada a combater as tropas de Paiva Couceiro, nas chamadas incursões monárquicas do Norte. O navio, sujeito a forte temporal, partiu-se em três num relativo curto espaço de tempo e o então aspirante Bastos — cuja permanência neste posto durou sete anos! — foi, como toda a guarnição, para «o malagueiro», ficando nove horas agarrado aos destroços do navio. Sempre animoso, encorajava todos os que se encontravam próximo, até que, quase perdidas as esperanças, um salva-vidas, tendo como patrão o heróico «Rabumba», os arrancou à fúria das ondas. Os sofrimentos vividos provocaram em alguns dos náufragos, traumatismos psíquicos que os acompanharam toda a vida.

O outro, passou-se no ano de 1917, quando prestava serviço, como 2.º-tenente, no cruzador «Vasco da Gama», onde estava embarcado o almirante Leote do Rego, comandante da Divisão Naval de Defesa das Costas Marítimas Nacionais.

Pelo seu porte, garbo e educação, caiu nas boas graças do almirante, que lhe disse que muito apreciaria que aceitasse o cargo de seu ajudante de ordens.

Era difícil recusar o convite, feito por pessoa que na Marinha tinha posição tão destacada e que, como político, disfrutava de influência considerável. E, aceitou.

Cedo, porém, se apercebeu das pugnas e intrigas desenvolvidas nos bastidores da política; que esta corrompia as consciências tornando-as oportunistas ou derrotistas e transformava muitos numa espécie de vendedores de alixires que tudo prometiam mas, nada conseguima resolver.

Isto não agradava ao seu carácter e decidiu, arrastando com todas as consequeências, pedir escusa do seu cargo ao almirante, que lha deu contrariado e, numa atitude que os camaradas julgarão, o encarregou de proceder — todas as noites desde o pôr ao nascer do Sol — à fiscalização das dezenas de navios alemães retidos, como presa de guerra. Esta fiscalização era feita de bordo de uma embarcação e era extenuante.

Um dia foi encarregado de — juntamente com um sargento de máquinas, quatro fogueiros e seis marinheiros — arriar a bandeira alemã e içar a portuguesa em alguns desses navios e verificar se as máquinas estavam em condições de funcionamento.

De cada navio, não sabia se saíria com vida, esperando a todo o momento levar um tiro, quando era arriada a bandeira alemã. As máquinas principais não funcionavam, pois lhes faltava um órgão fundamental, que os alemães tinham atirado ao mar — os distribuidores. Estes, construídos segundo o sistema «Trick», então desconhecido entre nós, lançou um desafio aos engenheiros maquinistas navais portugueses que os calcularam, desenharam, e por fim construiram, de modo que, em pouco tempo, os navios estavam a navegar pelos seus próprios meios. Este trabalho honrou a classe e pertence já à história da técnica naval.

Concurso para a Aviação Naval

No ano de 1919 abriu, pela primeira vez, concurso para admissão de engenheiros maquinistas na Aviação Naval. Uma das condições exigidas era a de os candidatos possuírem conhecimentos de motores de avião.

Escusados será dizer que ninguém na Marinha os tinha. Porém, deu-se uma circunstâncias que permitiu a um dos candidatos, exactamente o eng.º Bastos, apresentar atestado que satisfaria as condições exigidas. Na altura, exibia-se em Lisboa um aviador acrobata de nome «Salé» e, após vários vôos, o motor do seu avião revelou necessitar de cuidada revisão.

Existia, no pátio do Torel, uma conceituada oficina de reparações de automóveis que pertencia a um cunhado do eng.º Bastos e foi lá que se fez a revisão do motor. Esta feliz coincidência, deu ao nosso camarada a possibilidade de contactar com um motor de avião, um «Gnome Rhône» rotativo, ou seja, um tipo de motor em que a manivela está parada e os cilindros e o «carter» é que rodam. E, assim, de três concorrentes foi o único que provou ter os conhecimentos que se desejavam.

Do júri que examinou a documentação para a admissão faziam parte os comandantes Sacadura Cabral e Pedro Rosado que entenderam admitir, além do eng.º Bastos, os 1.ºs-tenentes Ernesto Costa e José Augusto Marques, ficando sem efeito a cláusula que exigia conhecimento de motores de avião.

Mas, pensando que as técnicas de afinação exigiam preparação especial, concluíram que se impunha a frequência, no estrangeiro, de cursos de especialização que não havia em Portugal.

Entretanto, prestava assistência em Lisboa aos nossos aviões «F.B.A.», «DD» e «Telier», o mecânico francês Roger Soubiran, cujo nome se tornou bem conhecido entre nós (1). Os três engenheiros tirocinantes, iam acompanhando os trabalhos de manutenção de «Monsieur Soubiran» e assim se iam familiarizando com as técnicas usadas.

Em Pensacola

Chegou a altura de seguir para o estrangeiro e foi o eng.º Bastos, o mais moderno, designado para o efeito. Os 1.ºs-tenentes Costa e Marques não mostraram interesse em fazer qualquer curso e foram estagiar — o primeiro numa fábrica inglesa e o segundo numa francesa.

Segue então o eng.º Bastos para os E.U.A., com a idade de 34 anos, a frequentar o curso na Escola de Pensacola que ao tempo (1920) tinha já uma frequência de mil alunos, entre americanos e estrangeiros.

Logo no início do curso foi notado que a preparação teórica do eng.º Bastos estava acima dos conhecimentos versados nas matérias ministradas, de carácter geral, facto que fez com que o director do curso o convidasse a elaborar o seu próprio programa de estudos e trabalhos, que contribuissem para melhoria dos seus conhecimentos. Este facto permitiu a redução de tempo do curso que terminou com honroso louvor.

Seguiu-se um estágio de dois meses numa fábrica de construção de aviões em Filadélfia (os «HS») e outros na fábrica de construção de motores Hispano-Suíça, em Paterson.

Escola de mecânicos de aviação

Os ensinamentos colhidos pelo eng.º Bastos foram bem úteis e bem aproveitados após o seu regresso, criando aulas para mecânicos, ministrando ensinamentos, publicando apontamentos e traduzindo livros de motores que não só serviram à Aviação Naval como à própria Marinha.

É nessa fase que dá início à adaptação dos seus célebres motores seccionados que tanta admiração causaram e tão úteis foram para instrução (2).

---

(1) Pode considerar-se um pioneiro da nossa Aviação Naval, como mecânico, pois fez a viagem Calshot/Lisboa, no F4018 com os comandantes Sacadura Cabral, tenente Azevedo e Silva e 1.º-marinheiro Marreiros, em 1920, e o «raid» Lisboa/Funchal, no F4017, em 1922, com Sacadura Cabral e Ortins de Bettencourt, voo de experiência de métodos de navegação para a travessia do Atlântico Sul.

(2) Vários desses motores ficaram destruídos no último incêndio da antiga Escola Naval, em Lisboa, em 1969.

Manutenção

A par destas actividades, estabelece as primeiras instruções de manutenção do material aeronáutico, seguindo métodos consagrados nas Forças Aéreas americanas. Estas instruções constituem a primeira metodização de trabalho na Aviação Naval, com a inerente definição de responsabilidades.

Comissão em S. Jacinto (Aveiro)

Em 1923, chegou o primeiro-tenente Bastos ao Centro de Aviação Naval de Aveiro, onde encontrou, para trabalhar, um palheiro que servia de oficina, quase sem equipamento, um serralheiro civil e um sargento carpinteiro. Havia algum material adquirido nos E.U.A. — um hangar metálico desmontado e equipamento oficinal metido em caixotes. O hangar jazia na areia, em peças soltas, numa confusão tão grande que ninguém sabia por onde se havia de começar para a sua montagem. Planos de montagem, não havia nem era possível obtê-los do construtor, por ter desaparecido a fábrica.

Dada a exorbitante soma pedida por uma oficina da cidade do Porto, única concorrente para adjudicação do trabalho de decifrar a charada e montar o hangar, o director da Aeronáutica perguntou ao eng.º Bastos o que precisava para tentar a montagem. Este, respondeu que precisava de 30 contos e pessoal de manobra.

Para se avaliar das dimensões desta hangar diremos que tinha 7 asnas metálicas de 40 metros de vão, uma altura de cerca de 20 metros e um comprimento de 60.

Autorizado o trabalho, o método utilizado pelo eng.º Bastos para decifrar o «puzzle» foi o de reproduzir o hangar em cartão, peça por peça à escala reduzida, e proceder à montagem da miniatura para depois passar ao próprio hangar.

Com dois sargentos de manobra, uns quantos marinheiros e serventes, um carpinteiro e um serralheiro, deu início à montagem. E veio o dia em que a 3.ª asna seria içada, que calhou numa terça-feira. Um dos sargentos recusou-se terminantemente a trabalhar nesse dia alegando ser um dia aziago para ele. Com a ajuda do outro sargento, que não era supersticioso, a asna foi içada mas, quando estava já quase no topo, uma rajada de vento (a garrôa como é conhecido na região) atirou com ela abaixo. Superstições...

A asna ficou torcida e empenada, com grande desgosto do eng.º Bastos. Porém, para homens da sua têmpera, isto era um desafio. Improvisando forjas na própria areia, conseguiu ao cabo de imenso trabalho reparar a asna, a qual foi de novo içada, desta vez com sucesso mas, não numa terça-feira. A montagem, com inúmeros problemas, durou 4 meses e custou 30 contos. O Estado poupou centenas de milhar de escudos graças ao sentimento do dever, brio profissional e competência do eng.º Bastos e da sua equipa, reactivando um trabalho que parecia insolúvel.

Escola de Aviação Naval

Em 1927 foi criada esta escola que mais não é que a oficialização do ensino que durante anos já vinha sendo ministrado aos mecânicos. Escusado será dizer que o entusiasmo que o eng.º Bastos dedicava ao ensino redobrou, recebendo, em 1929 expressivo louvor do director da Aeronáutica «pelos extraordinários e importantes serviços prestados como instructor...»

Exposições

Por volta de 1930 estava em gestação mais uma comemoração do Dia da Marinha que praticamente se reduziria a uma mostra de navios e manobras navais, a que o público não tinha, evidentemente acesso.

Era preciso dar a conhecer ao país algo mais e, numa conversa de oficiais no Clube Militar Naval, então ainda na Rua das Pretas, o eng.º Bastos alvitrou a realização de uma exposição na Sala do Risco, onde se exibissem as várias actividades da Marinha.

Aceite a sugestão com entusiasmo, constituiu-se uma Comissão que a levou a efeito, tendo obtido um verdadeiro sucesso. Nela teve honras de vedeta a Aviação Naval, devido à dedicação e entusiasmo do eng.º Bastos que foi o orientador.

Seguiu-se a exposição relativa à Marinha no Ultramar, na Sociedade das Belas Artes, onde mais uma vez a acção do eng.º Bastos foi relevante contribuindo para o seu grande êxito.

O ciclo de exposições em que participou teve um dos seus pontos mais altos com a exposição internacional realizada no Parque Eduardo VII, de colaboração com o coronel Pinheiro Correia da Aeronáutica Militar, que era também um entusiasta por tudo que dissesse respeito a aviação.

Projecto da volta ao mundo em avião

Em Novembro de 1924 o eng.º Bastos deslocou-se à Holanda, afim de embarcar, em Amsterdão, num dos três aviões «Fokker» adquiridos pelo comandante Sacadura Cabral para a projectada viagem à volta do Mundo. As tripulações dos aviões eram as seguintes: Comandante Sacadura Cabral, cabo mecânico Pinto Correia, comandante Rosado, eng.º Marques, tenente Mota, eng.º Bastos. Os aviões eram monoplanos monomotores, com asas revestidas de madeira sem tela, e motores «Rols Royce» de 380 HP.

Em 15 de Novembro largaram os aviões de Amsterdão para Lisboa numa viagem de 25 horas de vôo. Como é sabido, no Mar do Norte, desapareceu o avião do comandante Sacadura Cabral com os seus dois tripulantes. Dos dois restantes um arribou a Brest e o outro a Cherburgo tendo chegado a Lisboa sem novidade. A viagem à volta do Mundo nunca chegou a realizar-se pois, só o comandante Sacadura Cabral, poderia ter vencido os inúmeros obstáculos que se levantavam à sua efectivação.

Conclusão

Muitas e muitas coisas mais haveria a dizer sobre a acção do eng.º Bastos na aviação. Temos porém limitações de espaço e por isso terminamos, apontando a vida deste camarada como exemplo às gerações actuais e vindouras. Foi com homens destes que a Marinha ganhou o prestígio, a amizade e a consideração que o povo português sempre lhe dedicou e, esperamos, continue a dedicar.

* * *

No fim do almoço pedi ao eng.º Bastos que me contasse uma história alegre da nossa aviação. E, saiu esta:

Como é natural, havia muito bons pilotos na Aviação Naval mas, havia também um ou outro que não fora fadado para voar. Claro que eles se conheciam, uns aos outros, melhor que ninguém! Pois um dia veio ter comigo um dos bons, perguntando:

— Oh engenheiro, você já viu algum desastre de aviação?

— Infelizmente tem havido alguns mas, ver mesmo, nunca vi.

— Pois então venha daí que vai ver um.

Dirigimo-nos para a ponta da muralha do Centro do Bom Sucesso, e vimos um avião hidroplanando, a tomar posição para descolar. O piloto era um dos outros, dos que não nasceram para voar, e ia experimentar o aparelho voando nele pela primeira vez.

Proa ao vento, motor a fundo, começou a correr, foi ao redente e... catrapús!

Ora viu, disse sorrindo o meu companheiro. E agora vamos ver o piloto que nada sofreu e vem aí no gasolina.

* * *

A seguir abordámos o capitão-de-mar-e-guerra RF Mário Ferreira da Costa, 80 anos de idade, 44 de serviço na Marinha e 5 na Aviação Naval. O mais velho dos «Sacaduras» presentes. Alistado na Escola Naval em 1917 e brevetado em Itália, Ponteroso, em 1923.

Uma história para a «Revista da Armada»? De aviação?

Bem... por volta de 1927, era eu 1.º-tenente e comandante do Posto de Aviação Naval de Aveiro.

Nesse tempo era raro ver um avião no ar e poucas pessoas tinham o previlégio de ver algum no chão.

Assim, compreende-se que tenha recebido instantes pedidos da Comissão de Festas da Póvoa do Varzim para mandar um hidroavião sobrevoar a vila num dos dias das festas. Fui eu próprio, num hidroavião «Fokker». Soube depois que a população tinha delirado com as evoluções do avião e recebi da Comissão agradecimentos e um troféu comemorativo.

Sucede que, nesse tempo, existia uma grande rivalidade entre a Póvoa e Vila do Conde e pouco depois das festas da Póvoa realizavam-se as de Vila do Conde. A Comissão destas, a Câmara Municipal e várias outras entidades interessadas,

pediram também a presença de um avião mas... que pousasse no rio Ave.

Era evidente o desejo de suplantar os da Póvoa e eu, que desconhecia essas tricas e nada tinha contra a Póvoa nem contra Vila do Conde, lá fui novamente num «Fokker», levando comigo dois mecânicos.

A nossa visita constituia, por assim dizer, o «clou» das festas e enorme multidão das terras vizinhas ocorreu à vila.

Embora lá de cima me parecesse curto o espaço para amarar, não podia deixar de o fazer e, lá consegui meter o avião sem «fazer lenha».

Só depois, cá em baixo, é que tive consciência do que podia ter acontecido!

Mas, tudo acabou em bem. A visita foi um êxito clamoroso. Toda a gente ia ver o avião! Fizeram-nos uma grande recepção no Casino e, ofereceram-me... outro trofeu.

Conservo os dois em meu poder e tenciono oferecê-los para a secção da Aviação Naval o Museu de Marinha.

* * *

Finalmente, ouvimos Décio Braga da Silva, contra-almirante RA, 64 anos de idade, alistado na Escola Naval em 1931, «brevet» de navegador em 1937. O mais antigo e mais velho dos «Gagos Coutinhos» actuais.

Uma história de Aviação?

Como sabe, fui navegador do então comandante Paulo Viana. Desse período da minha vida recordo muitas histórias. São tantas que nem sei qual há-de ser.

Uma picada, e que picada! sobre um submarino alemão à superfície, ao largo da nossa costa, durante a 2.ª Guerra Mundial? Nessa fase da guerra os submarinos alemães tinham instruções para fazer fogo quando atacados, em vez de mergulhar, como soubemos depois. Este mergulhou: Talvez tivesse notícia destas «brincadeiras» do almirante Paulo Viana.

Safámo-nos!

Uma viagem de três «Grumman», de Ponta Delgada para Lisboa em que não se viu o mar se não à partida e à chegada e com um vento de cauda tão forte que fez com que a viagem demorasse pouco mais de metade do tempo normal?

Que descida emocionante através das nuvens que chegavam quase até à água...

Que piloto era o comandante Paulo Viana!

Mas o que ainda hoje recordo com mais emoção aconteceu quando andava fotografando a costa de Moçambique num avião «Monospar», bimotor, com o comandante Trindade dos Santos, Chefe da Brigada Aérea da Missão Hidrográfica daquele território.

Acabámos de descolar de Quelimane, tendo corrido bem menos de metade da pista, pois o vento soprava fresco. Estou a ver a EB o mecânico da DETA que nos assistia — pois o nosso estava hospitalizado — na placa de estacionamento do aeroporto vendo-nos afastar.

Iríamos a cerca de 20 metros de altitude.

Foi então que, de repente os dois motores do avião começaram a falhar, trocando o seu potente roncar por uma tosse de estertor. Descendo logo, o comandante Trindade dos Santos trouxe o avião a correr de novo na pista e começou a travar com o travão de estacionamento. Este, coitado, não era para estas emergências e rebentou logo. E o avião continuava correndo, desaustinado para o seu fim. Estou mesmo agora a ver aproximar-se rapidamente o pequeno monte pouco além do extremo da pista onde iria terminar tristemente a nossa aventura africana.

Inesperadamente, o terreno falhou debaixo do avião e ouviu-se um estardalhaço de ferragens arrancadas. O avião rojou a barriga pelo chão e estacou. O comandante Trindade dos Santos e eu saltámos cá para fora como molas. No ar, um vago cheiro a queimado, pouco tranquilizador. Afastámo-nos lestos e esperámos. Nada.

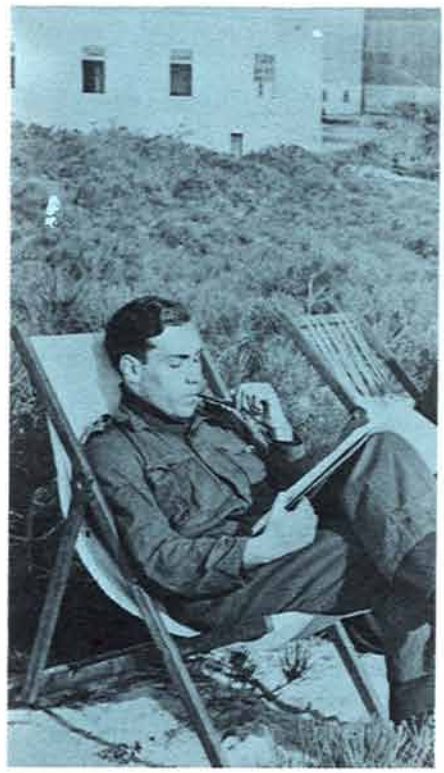
O nosso mundo tinha voltado à calma tranquila duma bela manhã africana.

O que teria sucedido?

O mecânico tinha-se esquecido de abrir a torneira do tanque de gasolina ou tê-la-ia aberto mal?

A gasolina que havia nas canalizações tinha dado para a descolagem... e só. Esta pequena negligência seria o fim do fiel «Monospar», e talvez o nosso, não fora uma vala transversal de paredes de cimento aberta no fim da pista que iria ser coberta por uma placa para prolongar aquela por sobre um fio de água. Felizmente a placa ainda lá não estava e o trem do avião caindo dentro da vala tinha sido arrancado. Foi a primeira e mais violenta travagem. Depois passou o avião a arrastar-se no terreno acabando a travagem de forma mais suave.

Devido aos bons ofícios do capitão do Porto, o comandante Perdigão, as oficinas da Câmara Municipal de Quelimane consertaram o trem de aterragem e mais uns arranhões sofridos pelo avião, o que é de registar. Talvez seja inédita tal colaboração duma Câmara Municipal. E embora o avião ficasse a vibrar um pouco, não deixou de voar para completar o trabalho fotográfico da campanha e para nos trazer de regresso a Lourenço Marques.



* * *

Para terminar esta reportagem, sobre a qual tanto haveria que dizer, quero apenas fazer uma pergunta a que eu próprio responderei, de acordo com o meu ponto de vista.

Que sentimento levou a esta reunião 59 oficiais com idades variando entre os 90 e os 46 anos?

Além de homenagear um camarada, que por si só a justificaria, creio que foi também, e acima de tudo, o sentimento de união, amizade e camaradagem que sempre foram apanágios desta Armada que, sendo pobre de meios materiais, é rica de história e de tradições.

Quarto de Folga

SABE?

1. O agrupamento naval mais antigo da Armada, criado em 1918, é a:
   – Fotilha de Escoltas Oceânicos
   – Esquadrilha de Submarinos
   – Flotilha de Draga-Minas.
2. A Ordem de Évora, fundada em 13 de Agosto de 1162 e que se destinava a premiar os serviços de natureza militar de oficiais de terra e mar, nacionais e estrangeiros, é a actual Ordem de:
   – Santiago da Espada
   – Avis
   – Cristo.
3. Barrucada é o nome dum navio ao efectivo da Armada:
   – Lancha de fiscalização
   – Corveta
   – Submarino.
4. A música de «A Portuguesa», hino nacional do nosso país, foi escrita por:
   – Alfredo Keil
   – Domingos Bomtempo
   – Carlos Seixas..
5. O «Desterrado» e «Flor Agreste» são obras do escultor português:
   – Teixeira Lopes
   – Soares dos Reis
   – Simões de Almeida.
6. O mais antigo globo terrestre conhecido foi executado em 1492 por:
   – Juan de la Cosa
   – Toscanelli
   – Martim Behaim.
7. Das camadas principais que constituem o globo terrestre, a crosta toma o nome de:
   – Pirosfera
   – Barisfera
   – Litosfera.
8. Dos três mares indicados, um tem o nome errado pois é um lago:
   – Mar Negro
   – Mar Cáspio
   – Mar Báltico.
9. O ilheu Chão e o ilheu Ferro estão situados:
   – Nos Açores
   – Na Madeira
   – No Continente.
10. Paulo da Gama comandava um navio que, em 1498, chegou à Índia:
    – «S. Gabriel»
    – «Bérrio»
    – «S. Rafael».

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

CONCURSO N.º 63

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

M	A	R	C	O	S	L	V	Z	A	R	E	T	Ã	L	M	E	U	R	P
E	R	C	U	L	I	M	A	R	T	I	Ã	C	A	R	L	O	M	J	A
R	E	S	C	A	L	V	J	I	S	O	T	O	X	Z	O	A	R	T	F
T	I	N	A	L	U	I	V	O	A	X	I	L	A	G	U	T	R	O	P
X	A	L	R	E	R	O	R	J	L	A	M	A	V	N	I	A	U	R	V
A	P	O	L	V	N	P	L	A	G	S	A	R	G	I	L	O	V	U	A
V	E	S	O	Z	A	M	A	R	U	T	R	A	A	R	G	P	A	O	L
I	Z	A	S	I	J	E	V	U	B	O	M	T	E	T	O	L	X	R	O
N	O	V	E	T	A	T	O	N	I	T	O	D	I	N	A	E	M	B	C
T	R	I	G	A	L	M	Q	P	M	L	I	O	X	A	Z	X	Ã	J	O
A	L	M	E	R	I	O	V	A	L	M	A	D	E	E	G	O	F	R	E
R	A	F	O	I	M	B	O	M	A	F	Z	I	T	E	R	A	N	A	L
O	R	T	I	G	L	A	R	S	E	I	X	A	S	S	S	A	L	H	H
L	I	F	Ã	O	T	E	M	G	N	O	A	M	E	I	O	R	J	V	O
N	S	A	V	A	R	I	O	R	Z	N	E	L	P	Q	G	A	R	I	M
A	I	R	Q	U	E	S	I	U	R	A	G	A	R	U	N	C	Ã	L	A
S	U	Z	I	Ã	N	O	T	E	V	R	O	F	E	H	I	U	J	B	X
I	X	D	L	E	T	L	X	P	B	Q	A	S	A	M	M	L	O	A	F
U	R	B	A	N	I	R	J	F	I	T	A	R	O	H	O	T	E	R	I
L	H	A	V	Q	U	A	D	R	A	Z	Ã	R	O	I	D	A	V	I	O

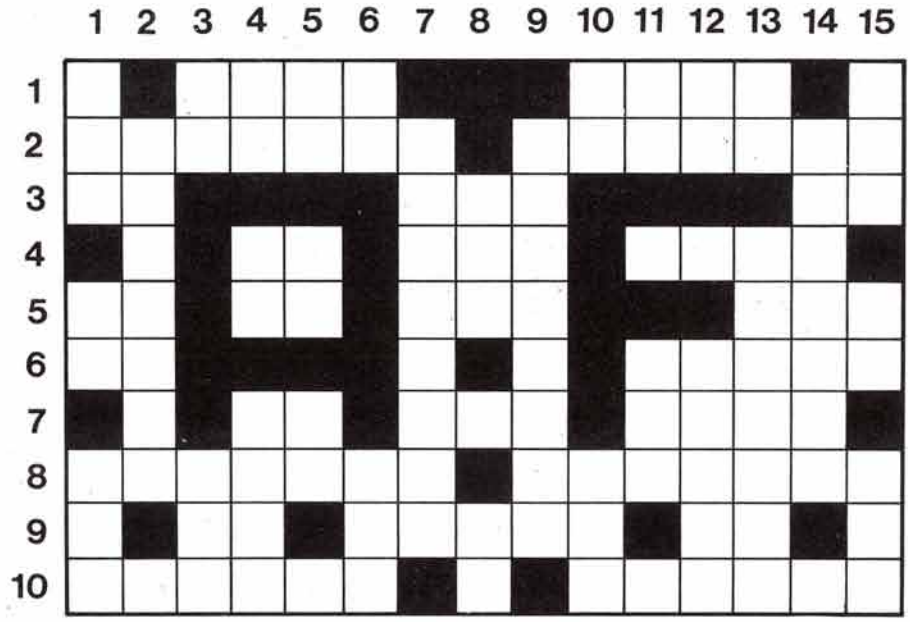
Do emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes e apelidos de seis músicos portugueses, entre os quais um foi chefe da Banda da Armada. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes e apelidos estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

Dedicado ao comandante Basto Carreira, meu imediato no N.R.P. «República» na viagem a África, em 1935.

SEASA
Cabo-aux.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 – Queime; colocará. 2 – Ineptos; o principal órgão. 3 – Pertences; corada; crença. 4 – Atmosfera; cloreto de cálcio; miséria. 5 – Aqui; seguia; iata; medida de superfície. 6 – Quatro; doença que afecta os dentes. 7 – A mim; parente; três mil e quinhentos. 8 – Apavore; lanterna rudimentar. 9 – Seguia; ocupar; consoantes de alto. 10 – Prendeu à bóia; soara.

VERTICAIS: 1 – Liga; cento e um; nome de mulher. 2 – Forma do verbo estar. 3 – O melhor; pára as asas para descer melhor. 4 – Consoantes de arco; suspiro; descendente de cavalo e burra. 5 – Prefixo de duplicação; batráquio; pertences. 6 – Preposição e artigo; pronome possessivo. 7 – Grande filósofo grego. 8 – O maior amigo do homem; a tua pessoa. 9 – Imperador romano extremamente absolutista. 10 – Poeira; artífice radiotelegrafista. 11 – Sufixo de profissão; Câmara Municipal do Montijo. 12 – Animal anfíbio; largo. 13 – Antes de Cristo; lata do rancho militar. 14 – Conferida. 15 – Coloca; vogal dobrada; sem nada dentro.

(Solução no próximo número)

Agostinho Fardilha
Ex-mar. L

HISTÓRIAS DE TEMPOS IDOS...

O aviso de 2.ª classe «Gonçalves Zarco» saíra de Batávia (hoje Jacarta) com rumo a Timor; para daqui iniciar a viagem de regresso a Lisboa.

O comandante, já falecido no posto de contra-almirante, que ficou conhecido na Armada pelo seu espírito folgazão, em conversa com o oficial encarregado da navegação, actualmente contra-almirante na Reserva, afirmou a dada altura:

– «Sabes que vamos passar em Colombo... mandei um rádio para «cima» a dizer isso».

O oficial de navegação que, segundo ele próprio diz nasceu e anda sempre de pé atrás, retorquiu:

– «E eles deixam?!».

– «Claro, então tu querias que o comandante de um navio não tivesse «latitude» para escolher a sua própria rota? Era o que faltava!».

No dia seguinte, foi recebido um rádio de Lisboa, que não era de resposta ao do comandante porque fora expedido antes, dizendo laconicamente o seguinte: «Deve esse navio seguir Moçambique navegando paralelo 3 graus latitude norte» (note-se que Colombo, no Ceilão, fica sensivelmente no paralelo dos 7).

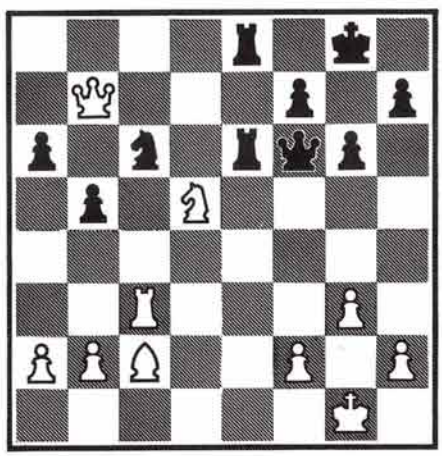
Por ironia do destino, quem foi levar o rádio ao comandante foi precisamente o oficial de navegação, por estar de oficial de dia. Entregou a mensagem, esperou respeitosamente que o comandante acabasse de ler e, quando levantou os olhos do papel e os poisou nele, comentou, com o melhor dos sorrisos:

– «Afinal a «latitude» do comandante não é lá grande coisa... apenas 3 grauzitos...»

M. do Vale
Com.

XADREZ

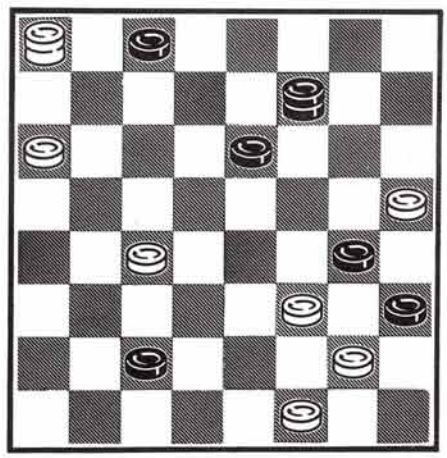
(Solução no próximo número)



Jogam as pretas e dão mate em oito lances.

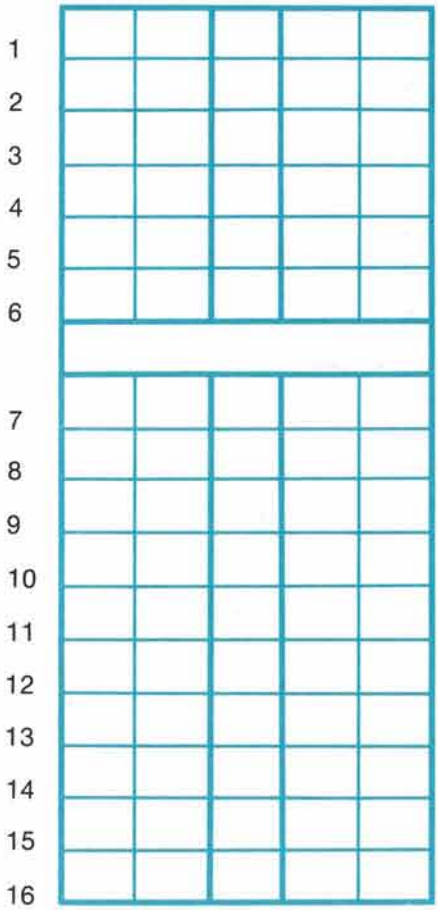
DAMAS

(Solução no próximo número)



Jogam as brancas e ganham.

PILHA DE PALAVRAS

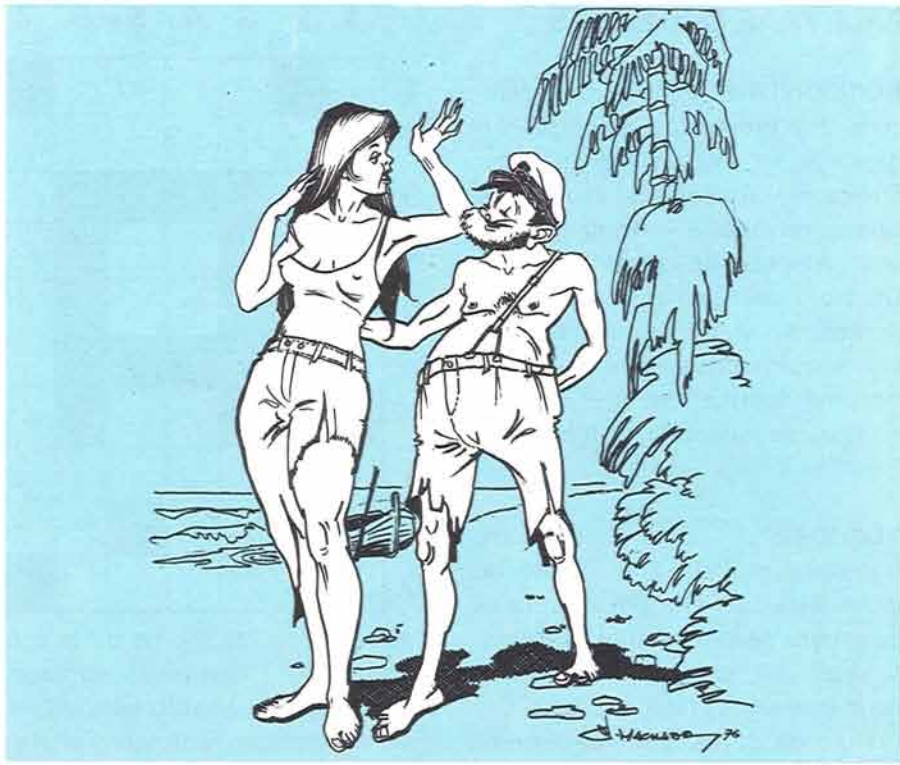


1 – Graúdo; crescido. 2 – Manhoso; activo. 3 – Soltar lamentos. 4 – Pequenos pedaços de gelo provenientes da congelação do orvalho. 5 – Antigos povos germânicos. 6 – Ave palmípede da África Ocidental. 7 – Elemento grego de composição de palavras que exprime a ideia de gesso. 8 – Lima grossa. 9 – Genérico; universal. 10 – Âncora com um só braço (pl.). 11 – Cola dissolvida em água para unir as peças de madeira. 12 – Cesta larga e baixa (pl.). 13 – Caverna natural ou artificial. 14 – Terreno próprio para cultivar. 15 – Instrumento músico de uma só corda no Oriente. 16 – Moeda de prata do tempo de D. Fernando.

Depois de resolvido este passatempo, em que todas as palavras se iniciam pela letra «G», o leitor encontrará o nome de um dos ramos das Forças Armadas.

(Solução no próximo número)

MINDOGUES



– O senhor Comandante não me diga que meteu o navio no fundo só para estar a sós comigo!

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do n.º anterior)

HORIZONTAIS: Tá; Erb; Eros. 2 – Alemi; arame. 3 – Rema; At, zes. 4 – Afa; néon; gg. 5 – Orla; cão. 6 – Iandom. 7 – Az; tia; alma. 8 – Puado; eis. 9 – Asn; amas. 10 – Estátua; ida. 11 – Raa; oil; aos. **VERTICAIS:** 1 – Terão; anser. 2 – Alefriz; Sá. 3 – Emala; pata. 4 – Ema; antusa. 5 – Ri; dianto. 6 – Ae; oãd; ui. 7 – Atoam; al. 8 – Er. 9 – Raz; colemia. 10 – Ómega; miado. 11 – Sesgo; assas.

XADREZ

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	**Pretas**
1. Tf4	d4
2. Bxd4/ch1	
Depois:	
	se Rd4
3. C4/*ChM*	
	se Rxf4
4. Dg4/*chM*	

Há ainda outras hipóteses. Quer experimentar?

DAMAS

(Solução do problema do n.º anterior)

Brancas	**Pretas**
1. 13-18	22-13
2. 2-6	3-10-19
3. 16-20	23-16
4. 1-23-30-17-10	32-23
5. 10-32 – e ganham	

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do número anterior)

1 – Maeta. 2 – Mirga. 3 – Moela. 4 – Móbil. 5 – Mioto. 6 – Misto. 7 – Missa. 8 – Metal. 9 – Moral. 10 – Miope. 11 – Mimos. 12 – Móbil. 13 – Miolo. 14 – Molar. 15 – Moina.
(Erebos. Stromboli.)

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 62

«Onde estará a felicidade? Aqui ou nos grandes centros urbanos?...»
Legendas de António Ramos, ex-praça Armada. Porto.

NAVIOS QUE ESTIVERAM NO TEJO

O porta-aviões HMS «Ark Royal» da Força Naval da Grã-Bretanha que, em Set/Out. de 76, esteve no porto de Lisboa, prepara-se para ser reabastecido. Este porta-aviões participou no recente exercício «Display Determination», no qual se integraram unidades navais de Portugal, Itália, Estados Unidos e Turquia.

(Foto da «British Official Photograph»)

Modelo existente no Museu de Marinha. (Foto de Reinaldo de Carvalho).

O VAPOR «PROGRESSO»

O desenvolvimento das margens do Tejo, seguindo as leis fatais do destino havia forçosamente de obrigar à substituição dos transportes de vela e remos por meios mais modernos ainda que, como é natural, o começasse a fazer com vapores de rodas de que hoje damos uma evocação genérica, reproduzindo o vapor «Progresso».

O acontecimento deu-se por meados do século XIX e perdura, com as variantes inevitáveis, até hoje, apesar da pomposa ponte sobre o Tejo.

Sem pretender fazer história completa, a Empresa Burnay, com os primitivos vapores de rodas, em 1861, inaugurou as carreiras para Belém. Os passageiros para embarcarem no vapor «Alcântara», que fazia a carreira, utilizavam uns botes, que tinham um letreiro (VAPOR) para se distinguirem.

Em 1863, na época dos banhos, a mesma empresa fazia carreiras para Cascais, com partidas às 06.00 e regresso às 18.00 horas. O preço de ida e volta era «de fazer pensar duas vezes — 800 réis».

Entre 1887 e 1888 a Empresa Burnay mudou o seu nome para Empresa dos Vapores Lisbonense que mais tarde veio a dar a Parceria dos Vapores Lisbonenses.

Como é natural, várias carreiras se vieram juntar às existentes. A sua enumeração sairia do âmbito desta referência. Somente achamos lógico não esquecer os vapores dos Caminhos de Ferro de Sul e Sueste, hoje CP.

Se para alguns o aparecimento da ponte suspensa sobre o Tejo, lhes trouxe ao pensamento que tudo estava feito e que algumas carreiras iriam desaparecer, parece-nos bem que o tal progresso se encarregou de nos alertar que ele tem como característica não parar e nunca se dar por satisfeito. É caso para perguntar, o que nos reserva o futuro?

Colaboração do mestre Luís Marques